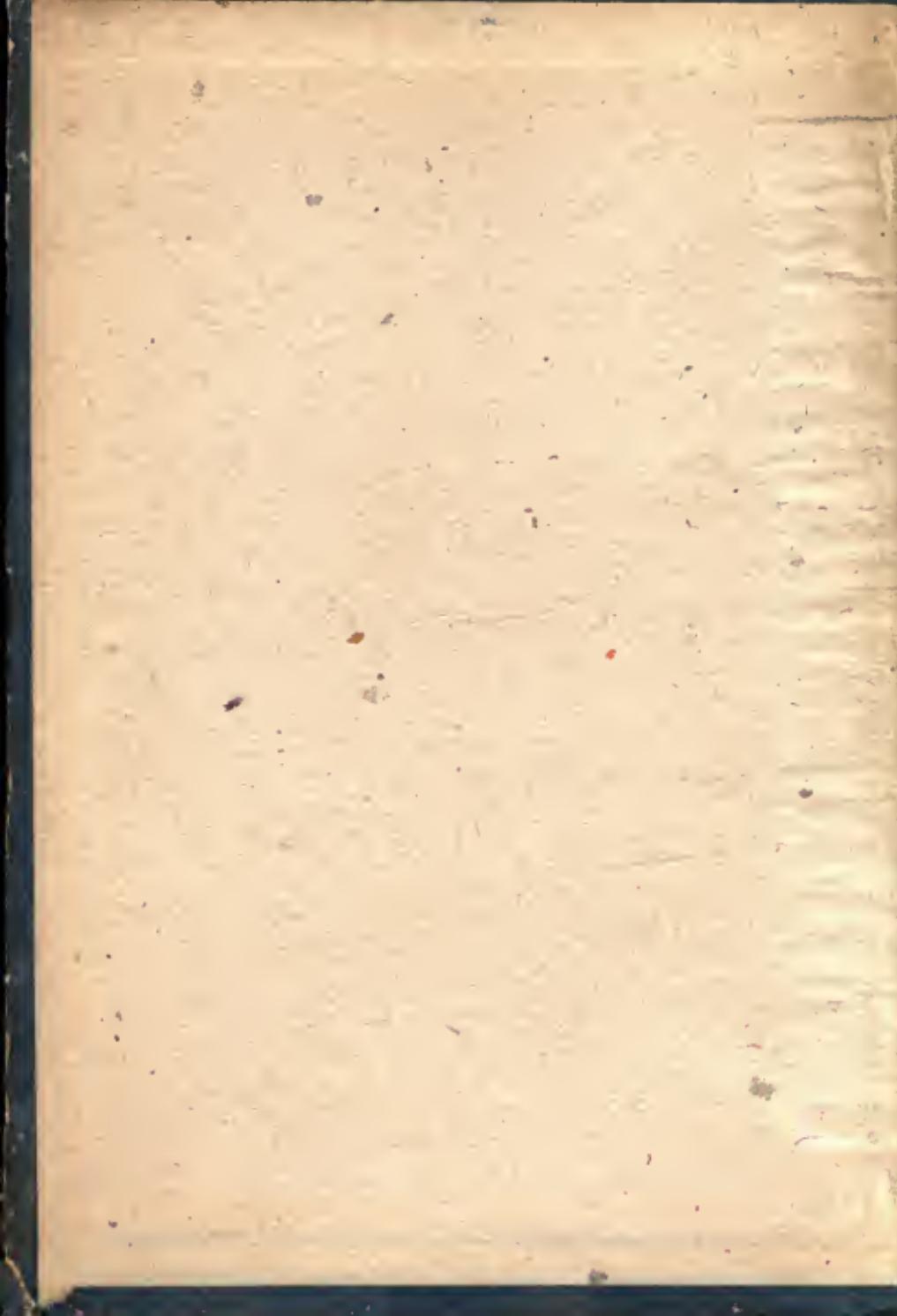


ПЕРСОНАЛ

МЕЖПЛАНЕТНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ



Г Т
1 9



307

ΤΕ
ΑΕ

Я. И. ПЕРЕЛЬМАН

МЕЖПЛАНЕТНЫЕ
ПУТЕШЕСТВИЯ
ОСНОВЫ РАКЕТНОГО ЛЕТАНИЯ

ИЗДАНИЕ ДЕВЯТОЕ
ВНОВЬ ПРОСМОТРЕННОЕ



ОНТИ · ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ТЕХНИКО-ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ЛЕНИНГРАД 1934 МОСКВА

ОБЛОЖКА РАБОТЫ
ХУДОЖНИКА Ф. И. ШОЛЬДА

Редактор М. А. Коваленко.
Сдана в набор 31/І 1934 г.
Формат 82×110 $\frac{1}{32}$.
Ленгоризонт № 5858.

ИТТИ № 205.
Тираж 25.000 экз.

Техн. редактор Р. В. Фидинов.
Подписано к печати 22/ІІІ 1934 г.
Тип. № 1 бум. л. 138.240—авт. л. 18,4.
Бум. листов 3 $\frac{1}{3}$.
Заказ № 2177.

2-й тип. ОНТИ им. Евг. Соколовой, Ленинград, пр. Кр. Командиров, 29.

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА.

Первое издание этой книги, восемнадцать лет назад, я напутствовал следующими строками:

«Было время, когда признавалось невозможным переплыть океан. Нынешнее всеобщее убеждение в недосягаемости небесных светил обосновано в сущности не лучше, нежели вера наших предков в недостижимость антиподов. Правильный путь к разрешению проблемы заатмосферного летания и межпланетных путешествий уже намечен, — к чести русской науки, трудами нашего ученого. Практическое же разрешение этой грандиозной задачи может осуществиться в весьма недалеком будущем.

«Этой маленькой экскурсией в область космической физики автор, помимо прямой задачи, преследует и другую цель: он желал бы до некоторой степени рассеять существующее в публике предубеждение против небесной механики и физики, как знаний слишком отвлеченных, неспособных будто бы дать пищу живому уму. Наука, которая открывает возможность успешно соперничать в полете воображения с фантазией остроумнейших романистов, проверять и исправлять их смелые замыслы, наука, указывающая пути осуществления величайших грез человечества, должна перестать казаться сухой и скучной. Автор надеется, что простейшие сведения из этой области знания, которые рассеяны в настоящей книге, заронят в уме любознательного читателя интерес к изучению механики и физики вселенной и возбудят желание ближе познакомиться с фундаментом величественной науки о небе.

«Чтение этой книги не требует никаких специальных знаний. Материал, предназначенный для более подготовленных читателей, отнесен в отдел Приложений».

За 18 лет, протекших со времени выхода первого издания, предмет книги пережил стремительную эволюцию: из проблемы чисто теоретической заатмосферное летание превратилось в очередную задачу техники, проделавшую уже первый этап своего практического осуществления.

Столь разительные перемены отразились, конечно, на содержании книги, которая уже в шестом издании подверглась коренной переработке. В седьмом издании появобились вновь значительные изменения, которые превратили книгу в общедоступный курс звездоплавания, знакомящий с основами ракетного летания, его теорией, историей и перспективами.

Для предшествовавшего, восьмого, издания текст книги был опять дополнен многочисленными вставками, знакомящими читателя с последними новостями в области ракетного летания. В настоящем, девятом, издании сделан ряд исправлений и новых дополнений.

По форме изложения книга — по крайней мере в основном тексте — представляет собою труд популярный. Однако автор отнесся к его составлению как к работе научной: в случаях, когда он не шел самостоятельным путем, он опирался исключительно на первоисточники, черпал факты из первых рук и почти весь числовой материал проверял собственными вычислениями. Помимо советской и зарубежной литературы по звездоплаванию, использована и личная переписка автора с работниками ракетного дела на Западе.

На долю этой книги выпала почетная роль в деле пропаганды звездоплавания: при своем появлении она была первой книгой — не только у нас, но и на Западе — общепонятно излагающей проблемы заатмосферного летания и прозодящей идеи звездоплавания в широкие массы.

Я. П.

ПРЕДИСЛОВИЕ К. Э. ЦИОЛКОВСКОГО К ШЕСТОМУ ИЗДАНИЮ

В 1903 г. в петербургском ежемесячном журнале «Научное Обозрение» (№ 5) появилась моя математическая работа о ракетном снаряде для заатмосферного летания: «Исследование мировых пространств реактивными приборами». Журнал был мало распространенный и скорее философский и литературный, а никак не технический. Поэтому, кроме немногих иностранцев, никто моей работы не заметил. После торжества авиации я получил возможность возвратиться в печати к затронутой теме: в 1911—1912 гг. была опубликована в «Вестнике воздухоплавания» моя новая работа под тем же заглавием. Она содержала резюме первой работы и значительное ее развитие. Работа обратила на себя внимание специалистов,—но широким кругам читателей имен мои стали известны лишь с того времени, когда за пропаганду их принялся автор «Занимательной физики» Я. И. Перельман, выпустивший в 1915 г. свою популярную книгу «Межпланетные путешествия». Это сочинение явилось первой в мире серьезной, хотя и вполне общепонятной книгой, рассматривавшей проблему межпланетных перелетов и распространяющей правильные сведения о космической ракете. Книга имела большой успех и выдержала за истекшие 14 лет пять изданий. Автор давно известен своим популярными, остроумыми и вполне научными трудами по физике, астрономии и математике, написанными, к тому же, чудесным языком и легко воспринимаемыи читателями.

Горячо приветствую появление настоящего, шестого по счету, издания «Межпланетных путешествий», пополненного и обновленного сообразно продвижению этой проблемы новейшими исследованиями.

К. Циолковский



Проложенная Ньютеном дорога
Страданий облегчила тяжкий гнет;
С тех пор открытый сделано уж много,
И верно мы к Луне когда-нибудь,
Благодаря парам, направим путь.

Байрон («Дон Жуан», 1823 г.)

I. ВЕЛИЧАЙШАЯ ГРЕЗА ЧЕЛОВЕЧЕСТВА.

Мысль о путешествиях на другие планеты, о странствовании в межзвездных пустынях еще не так давно была только заманчивой грезой. Рассуждать на эту тему можно было разве лишь так, как говорили об авиации несколько веков назад, в эпоху Леонардо да Винчи. Но сейчас нет уже сомнений, что подобно тому, как авиация из красивой мечты превратилась в повседневную действительность, так в недалеком будущем осуществится и мысль о путешествиях космических. Наступит день, когда небесные корабли-звездолеты ринутся в глубь вселенной и перенесут бывших плениников Земли на Луну, к планетам — в другие миры, казалось бы навеки недоступные для земного человечества.

Двести-триста лет назад, когда воздухоплавание было только фантастической грезой, вопрос о межзвездных полетах казался тесно связанным с проблемой летания и плавания в атмосфере.

Однако мы путешествуем уже в воздухе, перелетаем над горными хребтами и пустынями, летим через материки и океаны, побывали над полюсом, облетели кругом всю планету, словом — добились сказочных успехов в деле летания в воздухе, а между тем на пути к полетам в мировое пространство мы делаем лишь первые скромные шаги.

Иначе и быть не может: полет в воздухе и полет в пустоте — проблемы совершенно разные. С точки зрения механики аэроплан движется так же, как и пароход или паровоз: колеса паровоза отталкиваются от рельсов, винт парохода — от воды, пропеллер аэроплана — от воздуха. Но в заатмосферных пустынях в мировом пространстве нет никакой среды, на которую можно было бы так или иначе опереться.

Значит, чтобы осуществить межпланетные полеты, техника должна обратиться к иным приемам летания, она должна выработать такой аппарат, который мог бы передвигаться, управляясь, в совершенно пустом пространстве, не имея никакой опоры вокруг себя.

Заатмосферное летание не может иметь ничего общего с авиацией. Для разрешения так поставленной задачи техника вынуждена искать принципиально иных путей.

II. ВСЕМИРНОЕ ТЯГОТЕНИЕ И ЗЕМНАЯ ТЯЖЕСТЬ.

Прежде чем приступить к этим поискам, уделим внимание тем невидимым цепям, которые приковывают нас к земному шару — познакомимся ближе с действием силы всемирного тяготения. Ведь с нею-то, главным образом, и предстоит иметь дело будущим плавателям по мировому океану.

Начнем с одного распространенного заблуждения. Часто приходится слышать о некоторой «сфере» земного притяжения, выйдя за пределы которой, тела не подвержены уже притягивающему действию нашей планеты. От этого превратного представления надо отрешиться. Никакой «сферы» земного притяжения, никаких пределов для него не существует. Притяжение Земли, да и всякого тела, простирается беспрепятственно: оно лишь ослабевает с расстоянием, но никогда и нигде не прекращается вовсе. Когда мы мысленно переносимся с Земли на Луну и подпадаем под притягательное действие нашего спутника, мы не должны представлять себе дело так, будто где-то прекращается земное притяжение Следует заметить и начинается притяжение лунное; нет, на Луне появляются

оба притяжения, но луние превозмогает, — и явно заметно лишь действие преобладающей силы луниого притяжения.

Однако близ луниой поверхности сказывается также и земное притяжение. Да и у нас на Земле, на ряду с земным притяжением, проявляется тяготение Луны и Солнца: о нем дважды в сутки молчаливо, но убедительно свидетельствуют морские приливы.

Взаимное притяжение присуще не только телам небесным; это одно из основных свойств всякой материи. Им обладают даже самые мелкие крупики вещества, где бы они ни помещались и какой бы то ни были природы. Ни на мгновение не перестает оно проявляться везде и всюду, на каждом шагу, в великом и в малом. «Падение яблока с дерева, провал моста, сцепление почвы, явление прилива, предварение равнодействий, орбиты плают со всеми их возмущениями, существование атмосферы, солнечное тепло, вся область астрономического тяготения так же, как форма наших домов и мебели, совокупность условий обыденной жизни и даже наше существование — всецело зависят от этого основного свойства вещества», — так картино изображает английский физик проф. О. Лодж значение тяготения в природе. Каждые две частицы любого вещества притягивают друг друга, — и никогда, ни при каких условиях взаимное их притяжение не прекращается: ослабевая с расстоянием, оно нисколько не уменьшается с течением времени.

Как же велика сила взаимного притяжения тел? Она может быть и невообразимо ничтожна¹ и чудовищно могущественна, — в зависимости от размеров притягивающихся масс и от их взаимного расстояния.

Два яблока, по 100 г каждое, подвешенные одно от другого на расстоянии в 10 см (между центрами яблок), притягиваются с ничтожной силою в $\frac{1}{150\,000}$ мг. Это 150 000-я доля веса песчинки. Ясно, что подобная сила едва способна преодолеть жесткость нитей и, конечно, не в состоянии сблизить яблоки сколько-нибудь заметным образом.

Два взрослых человека, стоящие на метр один от другого

гого, взаимно притягиваются с силой около 40-й доли миллиграмма.* Столь ничтожная сила не может обнаружиться в условиях обыденной жизни. Она недостаточна даже, чтобы разорвать паутинную нить; а ведь чтобы сдвинуть с места человека, нужно преодолеть трение его подошв о пол; для груза в 65 кг трение достигает 20 кг, т. е. в 800 миллионов раз больше, чем упомянутая сила взаимного притяжения человеческих тел. Удивительно ли, что в условиях обиходной жизни мы не замечаем на Земле взаимного тяготения предметов?

Но если бы трения не было, если бы два человеческих существа висели без опоры в пустом пространстве и ничто не

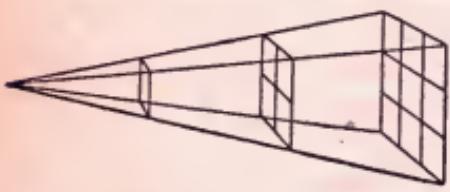


Рис. 1. Всемирное притяжение: закон расстояний.

На двойном расстоянии притяжение уменьшается в 2×2 , т. е. в 4 раза, в тройном — в 3×3 , т. е. в 9 раз и т. д. — «пропорционально квадрату расстояния».

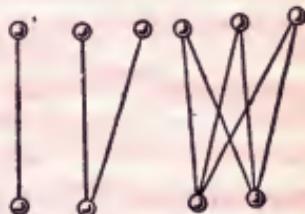


Рис. 2. Всемирное притяжение: закон масс.

1 единица массы притягивает 1 единицу с силой 1 ед.; 2 ед. массы притягивают 1 ед. с силой 2 ед.; 3 ед. массы притягивают 2 ед. с силой 2×3 , т. е. 6 ед., и т. д.

мешало проявляться их взаимному притяжению, — то какие бы чувства ни питали эти люди друг к другу, они непреодолимо влеклись бы навстречу силой всемирного тяготения, хотя скорость этого сближения, под действием столь ничтожной силы, была бы незначительна.

Увеличьте притягивающиеся массы — и сила взаимного тяготения заметно возрастет. Провозглашенный Ньютоном закон всемирного тяготения гласит, что притяжение тел увеличивается пропорционально произведению их масс и уменьшается пропорционально квадрату взаимного расстояния. Можно вычислить, что два линейных корабля, весом по 25 000 т каждый, плавая на расстоянии километра друг

* См. Приложение 1.

от друга, взаимно притягиваются с силою 4 г (см. Приложение 1). Это в сто шестьдесят тысяч раз больше упомянутой силы притяжения человеческих существ, но, разумется, слишком еще недостаточно, чтобы преодолеть сопротивление воды и сблизить суда вплотную. Да и при отсутствии всякого сопротивления оба корабля под действием столь ничтожной силы в течение первого часа сблизились бы всего на два сантиметра.

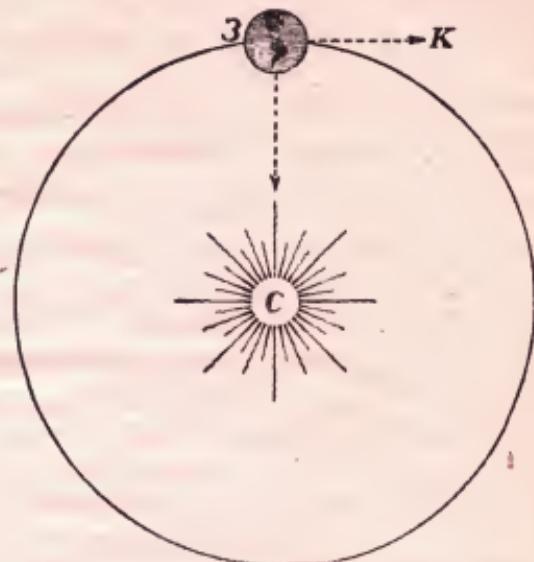


Рис. 3. Действие солнечного притяжения на Землю.

По инерции Земля стремится двигаться по касательной $\mathcal{Z}K$; притяжение Солнца заставляет ее уклоняться от касательной и переводит из криволинейного пути.

Даже притяжение целых горных хребтов требует для своего обнаружения тончайших измерений. Отвес, помещенный во Владикавказе, отклоняется от вертикали притяжением соседних Кавказских гор на угол всего лишь в 37 секунд.

Зато для таких огромных масс, как Солнце и планеты, взаимное притяжение даже на отдаленнейших расстояниях достигает степеней, превосходящих воображение.

Наша Земля, несмотря на неимоверную отдаленность от Солнца, удерживается на своей орбите единственno лишь мо-

лучшим взаимным притяжением обоих тел. Предположите на минуту, что это взаимное притяжение внезапно прекратилось и что инженеры задались целью заменить невидимые цепи тяготения материальными связями, — иначе говоря, желают привязать земной шар к Солнцу, скажем, стальными канатами. Вам знакомы, конечно, те свитые из проволоки тросы, которые применяются для подъема грузов. Каждый из них способен выдержать груз выше 16 т. Знаете ли, сколько таких тросов понадобилось бы, чтобы помешать нашей планете удалиться от Солнца и, значит, как бы заменить силу взаимного притяжения Земли и Солнца? Цифра с пятнадцатью нулями ничего не скажет вашему воображению. Вы получите более наглядное представление о могуществе этого притяжения, если я сообщу вам, что всю обращенную к Солнцу поверхность земного шара пришлось бы густо покрыть непроходимым лесом таких тросов, по 70 на каждый квадратный метр...



Сатурн

Уран

Нептун

Плутон

Рис. 4. Расстояния планет от Солнца.

Так огромна невидимая сила, влекущая планеты к Солнцу.

Впрочем, для межпланетных полетов не понадобится рассекать этой связи миров и сдвигать небесные светила с их вековечных путей. Будущему моряку вселенной придется считаться лишь с притягательным действием планет и Солнца на мелкие тела, и прежде всего, конечно, с напряжением тяжести близ земной поверхности: оно-то и приковывает нас к нашей планете.

Земная тяжесть интересует нас сейчас не тем, что она заставляет каждое лежащее или подвешенное земное тело да-

вить на свою опору. Для нас важнее то, что всем телам, оставленным без опоры, тяжесть сообщает движение «вниз», к центру Земли. Вопреки обычному мнению, для всех тел — тяжелых и легких — быстрота этого движения в пустом пространстве совершенно одинакова, и по истечении первой секунды падения всегда равна 10 м.* По истечении второй секунды к накопленной 10-метровой скорости присоединяются еще 10 м: скорость удваивается. Возрастание скорости длится все время, пока совершается падение. С каждой секундой скорость падения возрастает на одну и ту же величину — на 10 м. Поэтому к концу третьей секунды скорость равна 30 м, к концу четвертой — 40, и т. д. Если же тело брошено снизу вверх, то скорость взлета, наоборот, уменьшается каждой следующей секундой на те же 10 м: по истечении первой секунды она на 10 м меньше, чем первоначальная; по истечении второй — еще на 10 м меньше, т. е. в итоге на 20 м, и т. д., пока не истощится вся первоначально сообщенная телу скорость, и оно не начнет падать вниз. (Так происходит лишь до тех пор, пока взлетающее тело, поднимаясь вверх, не слишком удаляется от земной поверхности; на значительном расстоянии от Земли напряжение тяжести ослабевает, и тогда ежесекундно будет отниматься уже не 10 м, а меньше.)

Сухие цифры, — но они должны нам многое пояснить.

В старину, говорят, к ноге каторжан приковывали цепь с тяжелой гирей; чтобы отяжелить их шаг и сделать неспособными к побегу. Все мы, жители Земли, незримо отягчены подобной же гирей, мешающей нам вырваться из земного плена в окружающий простор вселенной. При малейшем усилии подняться ввысь невидимая гиря дает себя чувствовать и влечет нас вниз с возрастающей стремительностью. Быстрота нарастания скорости падения — по 10 м в каждую секунду — служит мерою отягчающего действия невидимой гири, которая держит нас в земном пленау.

Все мечтающие о полетах по беспредельному океану все-

* Точнее — 9,8 м: округляем это число ради простоты.

лениой должны сожалеть о том, что человеческому роду приходится жить как-раз на той планете, которую мы именуем «Землей». Среди небесных сестер земного шара не все облашают столь значительным напряжением тяжести, как наша планета. Взглядите на прилагаемую табличку, где напряжение тяжести на разных планетах дано по сравнению с напряжением земной тяжести.

Если бы условия тяжести были у нас такие, как на Меркурии или на Луне, а тем более на Церере или Эросе, не пришлось бы, пожалуй, писать теперь этой книги, потому что люди давно путешествовали бы уже по мировому пространству. На мелких астероидах достаточно просто оттолкнуться от планеты, чтобы навеки унаестись в простор вселенной...

Напряжение тяжести.

(На земле = 1)

На Юпитере	2,6	На Меркурии	0,26
На Сатурне	1,1	На Плутоне	0,2
На Уране и } около . . . 1		На Луне	0,17
Нептуне		На астероиде Церере	0,04
На Венере	0,9	На астероиде Эросе	0,001
На Марсе	0,4		

Итак, межпланетные перелеты, помимо изыскания способов движения в пустоте, требуют разрешения вопроса о том, какими способами возможно бороться с силой земного притяжения.

Мысль наша способна вообразить лишь тройкого рода борьбу с земной тяжестью:

- 1) можно искать средств укрыться или заслониться от силы притяжения, сделаться для нее неуязвимым;
- 2) можно пытаться ослабить напряжение земной тяжести; и, наконец —
- 3) оставляя силу земной тяжести без изменения, изыскывать средства ее преодолеть.

Каждый из этих трех путей, в случае успеха, сулит возможность освободиться от плена тяжести и пуститься в свободное плавание по вселенной.

В этой последовательности мы и рассмотрим далее наиболее любопытные, заманчивые или поучительные проекты осуществления космических перелетов, прежде чем перейдем к изложению современного состояния вопроса.

III. МОЖНО ЛИ УКРЫТЬСЯ ОТ СИЛЫ ТЯЖЕСТИ?

С детства привыкли мы к тому, что все вещи прикованы своим весом к Земле; нам трудно поэтому даже мыслению отрешиться от тяжести и представить себе картину того, что было бы, если бы мы умели эту силу уничтожать по своему желанию. Такую фантастическую картину нарисовал в одной из своих статей американский ученый Г. Сервис:

«Если бы в самый разгар военной кампании мы могли посыпать волны, которые нейтрализовали бы силу тяжести, то всюду, куда бы они ни попадали, немедленно наступал бы хаос. Гигантские пушки взлетали бы на воздух как мыльные пузыри. Марширующие солдаты, визапив почувствовав себя легче перышка, беспомощно витали бы в воздухе, всецело во власти неприятеля, находящегося вне сферы действия этих волн. Картина забавная и, как может показаться, невероятная, — а между тем так было бы в действительности, если бы людям удалось подчинить своей власти силу тяжести».

Все это, конечно, фантазия. Не приходится и думать о том, чтобы распоряжаться силою тяготения по своему желанию. Мы не в состоянии даже сколько-нибудь отклонить эту силу от пути, по которому она распространяется, не можем ни одного тела защитить от ее действия. Тяготение — единственная сила природы, для которой мы не знаем никаких преград. Какое бы огромное, какое бы плотное тело ни стояло на ее пути, — сила эта проникает сквозь него как через пустое место. Тел, для тяготения непроницаемых, — сколько вам известно, — не существует.

Но если бы человеческому гению посчастливилось в будущем отыскать или приготовить такое непроницаемое для тяготения вещество, смогли ли бы мы с его помощью укрыться

от силы притяжения, сбросить цепи тяжести и свободно ринуться в мировое пространство?

Английский писатель Герберт Уэллс подробно развил мысль о заслоне от тяготения в фантастическом романе «Первые люди на Луне».* Ученый герой романа, некий изобретатель Кевор, открыл способ изготовления именно такого вещества, непроницаемого для тяготения. Об этом фантастическом веществе, названном в романе «кеворитом», автор рассуждает так:



Рис. 5. Английский романист
Г. Уэллс.

Почти каждое тело отличается непрозрачностью для какого-нибудь рода лучистой энергии и прозрачно для других ее видов. Стекло, например, пропускает видимый свет, но для невидимых лучей, производящих нагревание, оно гораздо менее прозрачно; квасцы, прозрачные для видимых лучей света, полностью задерживают лучи невидимые, нагревающие. На-против, раствор иода в жидкости, называемой сероуглеродом, непрозрачен для видимых лучей света, но свободно пропускает невидимые, греющие лучи: через сосуд с такой жидкостью не видно пламени, но хорошо ощущается его теплота. Металлы непрозрачны не только для лучей света, видимого и невидимого, но и для электрических колебаний, которые однако свободно проходят сквозь стекло или через упомянутый раствор, как сквозь пустое пространство и т. д.

«Далее. Мы знаем, что для всемирного тяготения, т. е. для силы тяжести, проницаемы все тела. Вы можете поставить преграды, чтобы отрезать лучам света доступ к предметам;

* Подлинник появился в 1901 г. Имеется несколько русских переводов.

помощью металлических листов можете оградить предмет от доступа радиоволн, — но никакими преградами не можете вы защитить предмет от действия тяготения Солнца или от силы земной тяжести. Почему собственно в природе нет подобных преград для тяготения — трудно сказать. Однако Кевор не видел причин, почему бы и не существовать такому веществу, непроницаемому для тяготения; он считал себя способным искусственно создать такое непроницаемое для тяготения вещество.

«Всякий, обладающий хоть искрой воображения, легко представит себе, какие необычайные возможности открывает перед нами подобное вещество. Если, например, нужно поднять груз, то, как бы огромен он ни был, достаточно будет разостлать под ним лист из этого вещества — и груз можно будет поднять хоть соломинкой».

Располагая столь замечательным веществом, герои романа сооружают небесный дирижабль, в котором и совершают смелый перелет на Луну. Устройство снаряда весьма несложно: в нем нет никакого двигательного механизма, так как он перемещается действием внешних сил. Вот описание этого фантастического аппарата:

«Вообразите себе шарообразный снаряд, достаточно просторный, чтобы вместить двух человек с их багажом. Снаряд будет иметь две оболочки — внутреннюю и наружную; внутренняя — из толстого стекла, наружная — стальная. Можно взять с собою запас сгущенного воздуха, концентрированной пищи, аппараты для дистилляции воды и т. п. Стальной шар будет снаружи весь покрыт слоем кеворита. Внутренняя стеклянная оболочка будет сплошная, кроме люка; стальная же будет состоять из отдельных частей, и каждая такая часть может сворачиваться, как штора. Когда все шторы наглухо спущены, внутрь шара не может проникнуть ни свет, никакой вообще вид лучистой энергии, ни сила всемирного тяготения. Но вообразите, что одна из штор поднята; тогда любое массивное тело, которое случайно находится вдали против этого окна, притянет нас к себе. Практически мы можем путешествовать в мировом про-

странстве в том направлении, в каком пожелаем, притягиваемые то одним, то другим небесным телом».

Интересно описан в романе момент отправления аппарата в путь. Слой «кеворита», покрывающий аппарат, делает его совершенно невесомым. Невесомое тело не может спокойно лежать на дне воздушного океана; с ним должно произойти то же, что происходит с пробкой, погружённой на дно озера: она всплывает на поверхность воды. Точно так же невесомый аппарат должен стремительно подняться ввысь и, миновав крайние границы атмосферы, умчаться по инерции в мировое пространство. Герои романа Уэллза так и полетели. А очутившись далеко за пределами атмосферы, они, открывая один заслонки, закрывая другие, подвергая свой снаряд притяжению то Солнца, то Земли, то Луны, постепенно добрались до поверхности нашего спутника. Впоследствии таким же путем аппарат благополучно возвратился на Землю.

Описанный проект космических перелетов кажется на первый взгляд настолько правдоподобным, что естественно возникает мысль: не в этом ли направлении следует искать разрешения задачи звездоплавания? Нельзя ли, в самом деле, найти или изобрести вещество, проницаемое для тяготения, и, пользуясь им, устроить межпланетный корабль? Достаточно однако глубже вдуматься в эту идею, чтобы убедиться в полной ее несостоятельности.

Не говорю уже о том, как мало у нас надежды отыскать вещество, заслоняющее от тяготения. Ведь последние элементарные частицы, электроны и протоны, из которых построены все виды материи, обладают весомостью и проницаемы для тяготения. Немыслимо представить себе, чтобы какое-нибудь их сочетание могло обладать иными свойствами в этом отношении.

Современное представление о сущности тяготения (учение А. Эйнштейна) рассматривает его вовсе не как силу природы, а как своеобразное воздействие материи на форму окружающего пространства: пространство в соседстве с матерней приобретает кривизну. Уяснить себе это крайне необычное воззрение можно отчасти помошью следующей аналогии.

У вас имеется натянутая на обруче ткань; вы пускаете по ткани (мимо центра) легкий шарик — он покатился по прямой линии. Но вообразите, что вблизи пути легкого шарика положен на ткань крупный свинцовый шар. Он вдавит под собою ткань в виде чашки; легкий шарик, пущенный в прежнем направлении, не пронесется мимо этой чашки по прямой линии, а будет втянут вдавленностью и закружится по ее склонам вокруг свинцового шара, как планета около солнца. Планеты — такова сущность учения Эйнштейна — обращаются вокруг Солнца не потому, что отклоняются от прямолинейного пути притягательной силой центрального светила, а потому, что пространство, окружающее Солнце, искривлено.

Читатель не должен забывать, что картина эта — не более, так грубая аналогия, пытающаяся придать наглядность крайне отвлеченным представлениям. Как бы то ни было, современный взгляд на природу тяготения исключает возможность существования экрана, непроницаемого для действия этого фактора. Но пусть фантастический «кеворит» найден, пусть сооружен аппарат по идее английского романиста. Пригоден ли будет такой аппарат для межпланетных путешествий, как описано в романе? Посмотрим.

В уме читателя, вероятно, уже мелькнуло сомнение, когда романист говорил нам о возможности поднять тяжелый груз «хоть соломинкой», поместив под ним непроницаемый для тяготения экран. Ведь это значит ни более, ни менее, как разрешить проблему вечного двигателя, создать энергию ни из чего! Вообразите, в самом деле, что мы обладаем заслоном от тяготения. Подкладываем лист «кеворита» под любой груз, поднимаем, без всякой затраты энергии, наш теперь

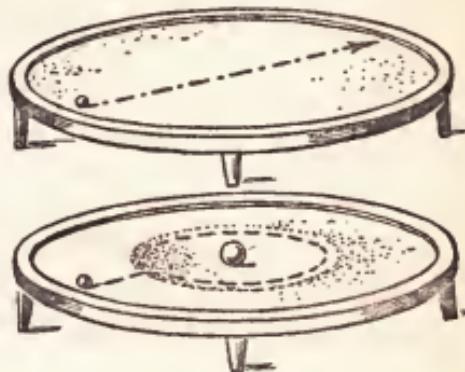


Рис. 6.

уже невесомый груз на любую высоту и затем снова убираем экран. Груз, конечно, падает вниз и может произвести при падении некоторую работу. Повторяя эту простую операцию дважды, трижды, тысячу, миллионы раз, сколько пожелаем — и получаем произвольно большое количество энергии, ни откуда ее не заимствуя.

Выходит, что непроницаемый для тяготения экран дает нам чудесную возможность творить энергию из ничего, так как ее появление, повидимому, не сопровождается одновременным исчезновением равного количества энергии в другом месте или в иной форме. Если бы герой романа действительно побывал на Луне и возвратился на Землю тем способом, какой там описан, то в результате подобного путешествия мир обогатился бы энергией. Общее количество ее во вселенной увеличилось бы на столько, сколько составляет разность работ, совершаемых силою тяготения при падении человеческого тела с Луны на Землю и с Земли на Луну. Земля притягивает сильнее, чем Луна, и следовательно первая работа больше второй. Пусть эта прибавка энергии ничтожна по сравнению с запасом ее во вселенной, все же такое сотворение энергии несомненно противоречит основному закону природы, закону сохранения энергии.

Если мы пришли к явиому противоречию с законами природы, то, очевидно, в рассуждение вкрадась невинная ошибка. Нетрудно понять, где именно надо ее искать. Идея заслона, непроницаемого для тяготения, сама по себе не заключает логической нелепости; но ошибочно думать, будто помошью его можно сделать тело невесомым без затраты энергии. Нельзя перенести тело за экран тяготения, не производя при этом никакой работы. Невозможно задвинуть шторы «кеворитного» шара, не применяя силы. Обе операции должны сопровождаться затратой количества энергии, равного тому, которое потом является словно созданным из ничего. В этом и состоит разрешение противоречия, к которому мы пришли.

Задвигая заслонки межпланетного аппарата, герой Уэллса тем самым словно рассекали невидимую цепь притяжения, ко-

торая приковывала их к Земле. Мы знаем в точности крепость этой цепи и можем вычислить величину работы, необходимой для ее разрыва. Это та работа, которую мы совершили бы, если бы перенесли весомое тело с земной поверхности в бесконечно удаленную точку пространства, где сила земного притяжения равна нулю.

Есть люди, привыкшие относиться к слову «бесконечность» с мистическим благоговением, и упоминание этого слова нередко порождает в уме не-математика весьма превратные представления. Когда я сказал о работе, производимой телом на бесконечном пути, иные читатели, вероятно, уже решили про себя, что эта работа бесконечно велика. На самом деле она хотя и очень велика, но имеет конечную величину, которую математик может в точности вычислить. Работу перенесения весомого тела с земной поверхности в бесконечность мы можем рассматривать как сумму бесконечного ряда слагаемых, которые быстро уменьшаются, потому что с удалением от Земли сила притяжения ослабевает. Сумма подобных слагаемых, хотя бы их было и бесчисленное множество, нередко дает результат конечный. Сделайте шаг, потом еще полшага, затем еще $\frac{1}{4}$ шага, еще $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{16}$, $\frac{1}{32}$ и т. д. Вы можете подвигаться так целую вечность — и все же не сделаете больше двух полных шагов. При учете работы тяготения мы имеем нечто вроде подобного суммирования, и читатель не должен удивляться, что работа эта даже на бесконечном пути имеет значение конечное. Можно вычислить, что для груза в 1 кг работа его перенесения с земной поверхности в бесконечность составляет немногим более 6 миллионов килограммометров. Так как эта техническая оценка работы не для всех понятна, то поясню, что она равна величине работы, которую произвел бы например подъемный кран, подняв паровоз с тендером (75 т) на высоту 80 м. Современные океанские пароходы-исполнители вроде «Бремена», с турбинами мощностью 100 000 лошадиных сил, совершают ту же работу менее чем в одну секунду.

Далее. В смысле затраты работы совершение безразлично, перенесете ли вы груз с Земли в бесконечно удаленную точку,

или же в весьма близкое место, но такое, где он вовсе не притягивается Землей. В обоих случаях вы совершили бы единаковую работу: величина ее зависит не от длины пройденного пути, а только от различия силы притяжения в крайних точках пути. При переносе тела в бесконечность работа производится на протяжении бесконечно длинного пути; при переносе за экран тяготения та же самая работа затрачивается в несколько мгновений пока совершается перенос. Надо ли говорить, что вторую работу практически было бы еще труднее произвести, чем первую?

Теперь становится очевидной безнадежность фантастического проекта Уэллза. Романист не подозревал, что перенесение тела за экран, непроницаемый для тяготения, представляет неимоверно трудную механическую задачу. Задвинуть заслонки «кеворитного» снаряда не так просто, как захлопнуть дверцу автомобиля: в промежуток времени, пока закрываются заслоны и пассажиры отделяются от весомого мира, должна быть выполнена работа, равная работе перенесения пассажиров в бесконечность. А так как два человека весят свыше 100 кг, то, значит, задвигая заслонки снаряда, герои романа должны были в одну секунду совершить работу, не мало-немного, в 600 миллионов килограммометров. Это так же легко выполнить, как втащить сорок паровозов на вершину Эйфелевой башни в течение одной секунды. Обладая такой мощностью, мы и без «кеворита» могли бы буквально прыгнуть с Земли на Луну... Не для чего было бы и размышлять над проблемой межпланетных путешествий.

Итак, идея сстраиваться во вселенной под защиту вещества, непроницаемого для тяготения, приводит к тому, что в логике называется «порочным кругом». Чтобы воспользоваться таким веществом, надо преодолеть притяжение Земли, т. е. выполнить именно то, ради чего и должен быть придуман заслон тяготения. Следовательно, заслон для тяготения не разрешил бы проблемы небесных путешествий.

IV. МОЖНО ЛИ ОСЛАБИТЬ ЗЕМНУЮ ТЯЖЕСТЬ?

Если надежды укрыться от силы тяжести несбыточны, то, быть может, существуют способы хотя бы ослабить тяжесть на земной поверхности?

Казалось бы, закон тяготения не допускает подобной возможности даже в теории: сила притяжения зависит ведь от массы земного шара, уменьшить которую мы не в состоянии. Однако это не так. Речь идет о напряжении тяжести и поверхности нашей планеты, а оно, как известно, зависит не от одной лишь массы, но и от расстояния до центра земного шара, т. е. от величины земного радиуса. Если бы мы могли разрыхлить земной шар настолько, чтобы, увеличившись в объеме, он приобрел радиус, например, вдвое больше, чем теперь, то напряжение тяжести на поверхности такого шара стало бы вчетверо меньше. В самом деле: находясь на поверхности Земли, мы были бы вдвое дальше от притягивающего центра (шарообразные тела притягивают так, словно вся их масса сосредоточена в центре). Выгода от подобного переустройства обитаемой нами планеты получилась бы еще и та, что поверхность земного шара увеличилась бы в четыре раза. Людям жилось бы на Земле буквально вчетверо «свободнее» и вчетверо «легче»...

Разумеется, современная и даже будущая техника не в состоянии осуществить ничего подобного.

Механика указывает и другой путь к ослаблению земной тяжести. Он состоит в том, чтобы ускорить быстроту вращения Земли вокруг оси. Уже и теперь центробежный эффект при вращении земного шара уменьшает вес каждого тела на экваторе на $\frac{1}{290}$ долю. В соединении с другой причиной (воздушением земного шара у экватора) вращение Земли действует так, что все тела на экваторе весят на $\frac{1}{2}\%$ меньше, чем близ полюсов. Паровоз, весивший в Москве 60 т, становится по прибытии в Архангельск на 60 кг тяжелее, а в Одессу — настолько же легче. Партия угля в 5000 т, доставленная ее Шпицбергена в экваториальный порт, уменьшилась бы

в весе на 20 т, если бы прнемщику пришла фантазия принять груз, пользуясь пружинными весами, выверенными на Шпицбергене. Линкор, весящий в Архангельске 20 000 т, становится по прибытии в экваториальные воды легче на 80 т; но это, конечно, неощутительно, так как соответственно легче делаются и все другие тела, не исключая и воды в океане. Разницу веса похищает главным образом центробежный эффект: на экваторе он несколько больше, чем в удаленных от него широтах, где точки земной поверхности при вращении Земли описывают гораздо меньшие круги.

Нетрудно доказать, что если бы Земля вращалась в 17 раз быстрее, чем теперь, то центробежный эффект на экваторе увеличился бы в 17×17 , т. е. почти в 290 раз. Вспомнив, что теперь центробежный эффект похищает у тел как-раз $\frac{1}{290}$ долю их веса, вы поймете, что на экваторе столь быстро вращающейся Земли тела совсем не имели бы веса. Стоило бы тогда лишь достичь экватора, чтобы, слегка оттолкнувшись там, ринуться в мировое пространство. Задача азедоплавания разрешалась бы крайне просто. А если бы Земля вращалась еще быстрее, мы сделались бы небесными странниками по неволе, так как инерция при вращении сама отбросила бы нас в бездонную глубь неба. Людям приходилось бы задумываться уже над проблемой «земных», а не межпланетных странствований...

Но мы чересчур далеко забрели в область фантазий. Все сказанное лежит, конечно, за граилю достижимого. Если бы в наших силах и была возможность настолько ускорить вращение земного шара, то, вертаясь так быстро, Земля расплющилась бы (в плоскости своего экватора), а быть может, даже еще ранее разлетелась бы на части, как чересчур быстро заверченный жернов.* Возможность путешествовать в межзвездных пространствах приобретена была бы слишком дорогой ценой...

* Астрономы предполагают, что Земля наша некогда уже имела подобную скорость вращения, опасную для ее целости. Сутки длились в ту эпоху всего несколько часов. И тогда от раскаленного шара, каким был

V. ВОПРЕКИ ТЯЖЕСТИ — НА ВОЛНАХ СВЕТА.

Из трех мыслимых способов борьбы с тяготением мы рассмотрели и отвергли два: способ защиты от тяготения и способ ослабления земной тяжести. Ни тот, ни другой не дают человечеству надежды успешно разрешить заманчивую проблему межпланетных перелетов. Бесплодны всякие попытки укрыться от силы тяготения; безнадежно стремление ослабить напряжение тяжести. Остается одно: искать средство преодолеть тяготение и покинуть нашу планету вопреки притяжению.

Проектов подобного рода существует несколько. О них, без сомнения, интереснее всех других, так как их авторы не измышляют фантастических веществ вроде «экрана тяготения», не предлагают переделать земной шар или изменить скорость его вращения.

Одни из проектов рассматриваемой категории предлагает воспользоваться для межпланетных перелетов давлением световых лучей. Лицам, мало знакомым с физикой, должно казаться невероятным, что нежные лучи света оказывают давление на озаряемые ими предметы. Между тем одной из величайших заслуг генialного физика П. Н. Лебедева было то, что он на опыте обнаружил и измерил отталкивающую силу лучей света.

Всякое светящееся тело, быть то свеча на вашем столе, электрическая лампа, раскаленное солнце или даже темное тело, испускающее невидимые лучи, давит своими лучами на озаряемые тела. П. Н. Лебедеву удалось измерить силу давления, оказываемого солнечными лучами на освещаемые ими земные предметы: в мерах веса она составляет около $\frac{1}{2}$ мг для площади в квадратный метр. Если умножить полмиллиграмма на площадь большого круга земного шара, мы

наша Земля в те отдаленные времена, — шара более крупного, нежели теперь, — оторвалась значительная часть материи и унеслась в мировое пространство. Наша Луна — не что иное, как эта оторвавшаяся материя, собравшаяся в шар и затвердевшая при остывании. (См. книги: Джордж Дарвии «Приливы» и Роберт Болл «Века и приливы».)

получим для давления солнечных лучей на Землю весьма внушительный груз: около 60 000 т.

Такова величина силы, с которой Солнце давлением своих лучей постоянно отталкивает нашу планету. Сама по себе взятая, сила эта велика. Но — все относительно, и если сравнить ее с величиною солнечного притяжения, то окажется, что отталкивание в 60 000 т не может иметь влияния на движение земного шара: сила эта в 60 биллионов раз слабее солнечного притяжения. Далекий Сириус, от которого свет странствует к нам 8 лет, притягивает Землю с гораздо большей силою — 10 миллионов тонн, а планета наша словно не чувствует этого. Не забудем, что 60 000 т — это вес только одного большого океанского парохода. (Вычислено, что под давлением солнечных лучей земной шар удаляется от Солнца на $2\frac{1}{2}$ мм в год.)

Однако, чем тело меньше, тем большую долю силы притяжения составляет световое давление. Вы поймете, почему это, если вспомните, что притяжение пропорционально массе тела, световое же давление пропорционально его поверхности. Уменьшите мысленно земной шар так, чтобы поперечник его стал вдвое меньше. Объем, а с ним и масса Земли уменьшается в $2 \times 2 \times 2 = 8$ раз, поверхность же уменьшится лишь в $2 \times 2 = 4$ раза; значит, притяжение ослабнет в 8 раз, пропорционально уменьшению массы; световое же давление уменьшится соответственно поверхности, т. е. всего лишь в 4 раза. Вы видите, что притяжение ослабело заметнее, чем световое давление. Уменьшите Землю еще вдвое — получится снова выгода в пользу светового давления.

Если будете продолжать и далее это неравное состязание кубов с квадратами, то неизбежно дойдете до таких мелких частиц, для которых световое давление, наконец, сравняется с притяжением. Подобная частица не будет уже приближаться к Солнцу — притяжение уничтожится равным отталкиванием. Вычислено, что для шарика плотности воды это должно иметь место в том случае, если поперечник его немного менее тысячной доли миллиметра.

Ясно, что если подобный шарик будет еще меньше, то све-

тное отталкивание превзойдет силу притяжения и крупинка будет уже стремиться не к Солнцу, а от Солнца. Чем крупинка меньше, тем сильнее должна она отталкиваться от Солнца. Перевес светового давления над тяготением, конечно, выражается ничтожной величиной, но ведь и ничтожность — относительна. Масса пылиники, которую эта сила движет, также чрезвычайно мала; и мы не должны удивляться тому, что маленькая сила сообщает весьма маленькой массе огромную скорость — в десятки, сотни и тысячи километров в секунду...*

Как читатель узнает позже, достаточно сообщить телу секундную скорость около 11 км, чтобы отослать его с земной поверхности в мировое пространство, и 17 км, чтобы оно могло свободно существовать по планетной системе. Значит, если ничтожная земная пылиника очутится почему-либо за пределами атмосферы, она будет подхвачена там световым давлением и увлечется им в мировое пространство, навсегда покинув породившую ее Землю. Она будет мчаться с возрастающей скоростью все далее и далее к окраинам нашей планетной системы, пересекая орбиты Марса, астероидов, Юпитера и т. д. При скорости 500 км в секунду микроскопическая пылиника в одни сутки пролетит путь, равный поперечнику земной орбиты, и через каких-нибудь полторы декады будет уже у крайней границы нашей солнечной системы.

Два американских ученых, Никольс и Гулл, изучавшие световое давление одновременно с П. Н. Лебедевым, про-

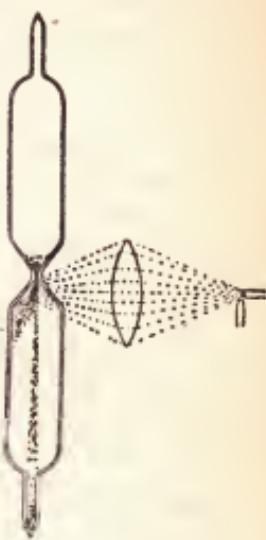


Рис. 7. Опыт Никольса и Гулла, обнаруживающий давление световых лучей.

* «Однако закон обратной пропорциональности радиусу не имеет больше силы, когда радиус становится слишком малым в сравнении с длиной волны отталкивающих световых лучей: при некотором радиусе, близком к 0,0001 мм, отношение давления к притяжению начинает быстро уменьшаться» (Пойнтинг).

навели следующий чрезвычайно поучительный опыт. В абсолютно пустую стеклянную трубку, имеющую перехват как в песочных часах (рис. 7), они насыпали смесь прокаленных грибных спор и наждачного порошка. Прокаленные и следовательно превращенные в уголь споры необычайно малы и легки; они имеют не более 0,002 мм в поперечнике и в десять раз легче воды. Поэтому, если направить на них сильный свет, сосредоточенный помошью зажигательного стекла,* то можно ожидать, что пылинки будут отталкиваться световыми лучами. Так и происходило в опыте: когда смесь пересыпалась сквозь шейку перехвата, то направленный сюда свет (вольтовой дуги) отталкивал угольные пылинки, между тем как более тяжелые частицы наждачного порошка падали отвесно.

Загадочная особенность кометных хвостов, словно отталкиваемых Солнцем, по всей вероятности, объясняется именно лучевым давлением. Об этом догадывался гениальный Кеплер, законодатель планетной системы, писавший три века назад следующие строки в своем трактате о кометах: «По натуре всех вещей полагаю, что когда материа в пространстве вселенной извержена бывает и сия пропускающая свет голова кометы прямым лучам Солнца ударяется и пронизывается, то из внутренней материин кометы нечто им следует и тою же дорогою исходит, которой солнечные лучи пробивают и тело кометы освещают... Указание на причину, что из матери кометного тела нечто непрерывно изгоняется солнечными лучами силою оных, подал мне хвост кометы, о коем известно, что он всегда удаляется в сторону, противоположную Солнцу, и лучами Солнца формируется... Итак, никако не сомневайся, читатель, что хвосты комет образуются Солнцем из матери, из головы изгнанной».

Не может ли и человек воспользоваться тою же силою для межпланетных путешествий? Для этого не надо было бы неизменно уменьшаться до микроскопических размеров, достаточно устроить снаряд с таким же выгодным отношением поверхности к массы, как у мельчайших пылинок, отталкиваемых

* Сосредоточенный пучок лучей естественно должен оказывать более сильное давление, нежели обыкновенный.

лучами Солнца. Другими словами: поверхность снаряда должна быть во столько же раз больше поверхности пылники, во сколько раз вес снаряда больше веса этой пылники.

Автор одного астрономического романа перенес своих героев на другие планеты именно в подобном снаряде. Его герон соорудили каюту из легчайшего материала, снабженную огромным, но легким зеркалом, которое можно было поворачивать наподобие паруса. Помещая зеркало под различными углами к солнечным лучам, пассажиры небесного корабля, смотря по желанию, либо ослабляли отталкивающее действие света, либо же совсем сводили его на нет, всецело отдаваясь притягательной силе. Они плавали вперед и вперед по океану вселенной, посещая одну планету за другой.

В романе все выходит правдоподобно и заманчиво. Но точный расчет разрушает эту мечту, не оставляя надежды на осуществление подобного проекта. Ведь зеркало площадью в один квадратный метр должно обладать массою около килограмма; мы хотим, чтобы под действием светового давления оно приобрело скорость, дающую ему возможность свободно странствовать в солнечной системе, т. е. — как узнаем далее — 17 км в сек. Легко рассчитать, что такая скорость может накопиться под действием светового давления только в... 130 лет!

Правда, изготавлив зеркало из легчайшего металла — листвия, при толщине 0,1 мм, мы имели бы на кв. метр его массу в 50 г. Срок накопления космической скорости для такого зеркала (но не для увлекаемого им аппарата) сокращается в 20 раз. Практически это не меняет дела: ясно, что при подобных темпах изменения скорости маневрирование космическим кораблем невозможно.

Использовать световое давление можно было бы, пожалуй, лишь для перемещения так называемой внеземной станции, о которой речь будет у нас впереди (см. далее главу «Искусственная Луна»).

Столь же безнадежно обстоит вопрос с проектом применить для этой цели радиоволны, посыпаемые с Земли в мировое пространство. Во-первых, за внешние пределы земной

атмосфера может пробиться в лучшем случае только неизначительная часть посыпаемых электромагнитных лучей (см. об этом статью «Межпланетная сигнализация» в Приложениях к книге). Если для движения звездолета оказывается недостаточной механическая энергия солнечного излучения, то что сказать об излучении земных радиостанций? Что же касается управления межпланетным кораблем по радио, то и об этом тоже говорить не приходится, потому что такое управление возможно было бы лишь в случае, если бы корабль имел в себе механизм для движения в пустом пространстве,— а в этом ведь и вся задача.

VI. ИЗ ПУШКИ НА ЛУНУ. ТЕОРИЯ.

Небесные силы отказали нам в помощи. Остается рассчитывать лишь на могущество человеческой техники, преодолевшей уже не мало природных препятствий. Найдем ли мы в ней орудие достаточно могучее, чтобы разорвать оковы тяжести и ринуться в простор мироздания для исследования иных миров?

Надо было обладать оригинальным умом Жюля Верна, чтобы в смертоносном орудии — в пушке — усмотреть средство вознести «живым на небо». Большинство людей не отдает себе отчета в том, что с механической точки зрения пушка — самая мощная из всех машин, созданных до сих пор человеческой изобретательностью.

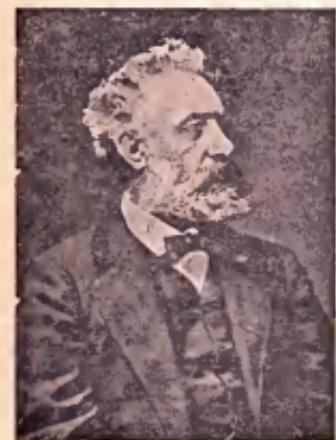


Рис. 8. Французский романист Жюль Верн.

Пороховые газы, образующиеся в канале орудия при выстреле, оказывают на снаряд давление в 2—3 тысячи килограммов на квадратный сантиметр: это в несколько раз превышает чудовищное давление водных масс в глубочайших пучинах океана. Чтобы оценить

работоспособность современной пушки в единицах мощности, т. е. в лошадиных силах, рассмотрим 40-сантиметровое орудие, выбрасывающее снаряд в 600 кг со скоростью 900 м в сек. «Живая сила» такого снаряда — полупроизведение массы на квадрат скорости — составляет около 24 000 000 кгм. Если принять во внимание, что столь огромный запас работы развивается в течение небольшой доли секунды — в данном случае 30-й, — то окажется, что секундная работа, выполняемая пушкой, то есть ее мощность, определяется числом 10 000 000 лош. сил. Между тем мощность машин величайшего океанского парохода («Европа») только 100 000 лош. сил; понадобилась бы сотня двигателей этого исполина, чтобы выполнить механическую работу, совершающую пороховыми газами орудия в течение полной секунды.

Не без основания, как видим, предлагал французский романист именно с помощью пушки разрешить проблему заатмосферных полетов. В своих романах он оставил нам самый популярный проект межпланетных путешествий. Кто в юности не путешествовал с его героями на Луну внутри пушечного ядра?

Остроумная идея, разработанная покойным романистом в двух произведениях — «От Земли до Луны» и «Вокруг Луны», * заслуживает большего внимания, чем то, которое обычно ей уделяется. Увлекшись фабулой романов, читатели склонны превратно оценивать их основную мысль, считая ее фантастичной там, где она реальна, и осуществимой там, где она несбыточна. Рассмотрим же поближе проект Жюля Верна как техническую идею.

Признаюсь, не без волнения приступаю я к строгому разбору пленительных повестей увлекательного романиста. За шесть десятков лет, протекших со времени появления (1865—1870 гг.) этих произведений, увенчанных премией академии, они успели стать любимым чтением молодежи всех стран. В годы моей юности они зажгли во мне впервые живой интерес к «царице наук» — астрономии; не сомневаюсь, что тем же обязаны им и многие тысячи других читателей. И если я

* Имеется русский перевод под редакцией и с примечаниями Я. И. Перельмана.

решаюсь вонзить анатомический нож в поэтическое создание романиста, то утешаю себя мыслью, что следую лишь примеру его даровитого соотечественника, известного физика Шарля Гильома.*

Вы имеете превратное представление о науке, если думаете, что она безжалостно подсекает крылья воображению и обрекает нас пресмыкаться в обыденности повседневной жизни. Бесплодной Сахарой было бы поле научных исследований, если бы ученые не прибегали к услугам воображения, не умели отвлекаться от мира видимого, чтобы создавать мысленные, неосвязаемые образы. Ни одного шага не делает наука без воображения; она постоянно питается плодами фантазии, но фантазии научиой, рисующей воображаемые образы со всею возможной отчетливостью.

Научный разбор романа Жюля Верна не есть поэтому столкновение действительности с фантазией. Нет, это соперничество двух родов воображения — научного и ненаучного. И победа остается за наукой вовсе не потому, что романист слишком много фантазировал. Напротив, он фантазировал недостаточно, не достроил до конца своих мысленных образов. Созданная им фантастическая картина межпланетного путешествия страдает недоделанностью. Нам придется восполнить эти недостающие подробности, и не наша вина, если упущеные черты существенно изменяют всю картину.

Надо ли пересказывать содержание романа, который у всех в памяти? Напомню лишь вкратце, словами самого Жюля Верна, главнейшие из интересующих нас обстоятельств.

«В 186... году весь мир был в высшей степени взволнован одним научным опытом, первым и совершенно оригинальным в летописях науки. Члены Пушечного клуба, основанного артиллеристами в Балтиморе после американской войны, ** вздумали войти в сношение с Луной, — да, с Луной — послав в нее ядро. Их председатель, Барбикен, инициатор предприятия, посоветовавшись в астрономами Кэмбриджской (в Сев.

* См. последнюю главу его *«Initiation à la Méchanique»* (есть русский перевод под заглавием «Введение в механику». Госиздат).

** Северных и южных штатов. Я. П.

Америке) обсерватории, принял все необходимые меры, чтобы обеспечить это необыкновенное предприятие.

«Согласно указаниям, данным членами обсерватории, пушка, из которой будет сделан выстрел, должна быть установлена в стране, расположенной между 0° и 28° северной или южной широты, чтобы можно было навести ее на Луну в зените. Ядро должна быть дана первоначальная скорость в 16 тысяч метров в секунду. Выпущенное 1 декабря в десять часов сорок секунд вечера, оно должно достичь цели через четыре дня после своего отправления, 5 декабря ровно в полночь, в тот самый момент, когда Луна будет находиться в своем перигее, т. е. в ближайшем расстоянии от Земли.

«Решено было, что 1) ядро будет представлять собою алюминиевую гранату диаметром в 275 см, со стенками толщиной в 30 см, и будет весить 9 т; 2) пушка будет чугунная, длиною 275 м, и будет вылита прямо в земле; 3) на заряд будет взято 107 т пироксилина, который, разив под ядром шесть миллиардов литров газа, легко добросит его до ночного светила.

«Когда эти вопросы были разрешены, председатель клуба, Барбикен, выбрал место, где после чудовищной работы была вполне успешно отлита эта колумбнада (пушка).

«В таком положении находились дела, когда случилось событие, во сто раз увеличившее интерес, возбужденный этим великим предприятием.

«Один француз, фантаст-парижанин, умный и отважный, попросил заключить его в ядро, так как он хочет попасть на Луну и познакомиться с земным спутником.* Он помирил председателя Барбикена с его смертельным врагом, капитаном Николем, и в залог примирения уговорил их отправиться вместе с ним в ядре. Предложение было принято. Изменили форму ядра. Теперь оно стало цилиндро-коническим. Этот род воздушного вагона снабдили сильными пружинами и легко разбирающимися перегородками, которые должны были

* В романе он фигурирует под именем Ардана, — прозрачный псевдоним известного французского аэронавта и фотографа Надара (Феликса Туриашона), который и послужил прообразом этого персонажа. Я. П.

ослабить силу толчка при выстреле. Захватили съестных припасов на год и воды на несколько месяцев, газа на несколько дней. Особый автоматический аппарат изготавлял и доставлял воздух, необходимый для дыхания трем путешественникам.

«1 декабря в назначенный час, в присутствии необычайного скопления зрителей, начался полет, — и в первый раз три человеческих существа, покинув земной шар, поисались в мировое пространство с полной уверенностью, что достигнут своей цели».

Прежде всего нам предстоит обсудить, конечно, вопрос о том, насколько реальна самая идея покинуть пушечное ядро на Луну. Мысль с возможности бросить тело с такой скоростью, которая навсегда унесла бы его с Земли, кажется многим совершению иелепой. Большинство людей привыкло думать, что всякое брошенное тело непременно должно упасть обратно. Таким людям идея Жюля Верна о посылке ядра на Луну представляется абсурдией и беспочвенной. Мыслимо ли, в самом деле, сообщить земному телу такую скорость, чтобы оно безвозвратно покинуло нашу планету? Механика дает на этот вопрос безусловно положительный ответ.

Предоставим слово Ньютону. В своих «Математических началах физики», фундаменте современной механики и астрономии, он писал (книга I, отд. I, определение V):

«Если свинцовое ядро, брошенное горизонтально силою пороха из пушки, поставленной на вершине горы, отлетает по кривой — прежде чем упасть на землю — на две мили, то (предполагая, что сопротивления воздуха нет), если бросить его с двойною скоростью, оно отлетит приблизительно вдвое дальше; если с десятикратиою, то в десять раз. Увеличивая скорость, можно по желанию увеличить и дальность полета и уменьшить кривизну линии, по которой ядро движется, так что можно бы заставить его упасть в расстоянии 10° , 30° и 90° , можно заставить его окружить всю Землю и даже уйти в иебесные пространства и продолжать удаляться до бесконечности».

Итак, ядро, извергнутое воображаемой Ньютоной пуш-

кой, при известной скорости безостановочно кружилось бы около нашей планеты, наподобие крошечной Луны. Мы можем вычислить, какая начальная скорость нужна для такого полета ядра. Вычисление это (если пренебречь сопротивлением атмосферы) настолько же просто, насколько любопытен его результат.

Чтобы найти искомую скорость, отдадим себе отчет в том, почему ядро, выброшенное пушкой горизонтально, падает в конце концов на Землю. Потому, что земное притяжение искривляет путь ядра — снаряд летит не по прямой линии, а по кривой, которая упирается в земную поверхность. Но если бы мы могли уменьшить кривизну пути ядра настолько, чтобы сделать ее одинаковой с кривизной земной поверхности, то ядро никогда на Землю не упало бы, оно вечно мчалось бы по кривой, концентрической с окружностью нашей планеты. Этого можно

добиться, сообщив ядру достаточную скорость, и мы сейчас определим какую. Взгляните на рис. 9, изображающий земной шар. Снаряд, выброшенный пушкой из точки *A* по касательной, спустя секунду был бы, скажем, в точке *B*, — если бы не действие земного притяжения. Тяжесть меняет дело, и под ее влиянием снаряд через секунду окажется не в *B*, а ниже на столько, на сколько всякое свободное тело опускается в первую секунду своего падения, т. е. на 5 м. Если, опустившись на эти 5 м, снаряд окажется над



Рис. 9. Воображаемый опыт Ньютона с пушкой.

уровнем Земли ровно настолько же, насколько и в точке A , то значит он летит параллельно земной поверхности, не приближаясь и не удаляясь от нее. Это и есть то, чего мы желаем добиться. Остается вычислить лишь длину AB , т. е. путь снаряда в одну секунду; результат и даст искомую секундную

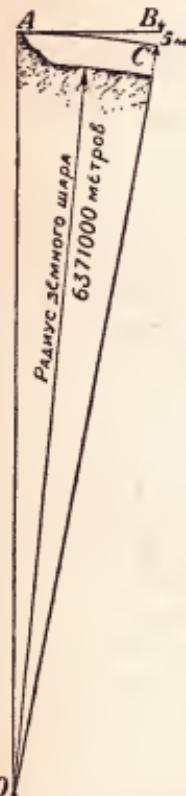


Рис. 10. Вычисление скорости ядра, которое должно вечно кружиться около Земли.

скорость ядра. Вычисление может быть выполнено по теореме Пифагора. В прямоугольном треугольнике ABO линия AO есть земной радиус, равный 6 371 000 м. Отрезок $OC = AO$, отрезок $BC = 5$ м; следовательно, $OB = 6 371 005$ м..

По теореме Пифагора имеем:

$$6 371 005^2 = 6 371 000^2 + AB^2.$$

Отсюда уже легко вычислить искомую величину скорости:

$$AB = 7900 \text{ м}$$

Итак, если бы пушка могла сообщить ядру начальную скорость в 8 км в сек., то при отсутствии сопротивления атмосферы такое ядро никогда не упало бы на Землю, а вечно вращалось бы вокруг нее. Пролетая в каждую секунду 8 км, оно в течение 1 ч. 23 мин. успело бы описать полный круг и возвратилось бы в точку исхода, чтобы начать новый круг, и т. д. Это был бы настоящий спутник земного шара, наша вторая Луна, более близкая и более быстрая чем первая. Ее «месяц» равнялся бы всего только 1 ч. 23 мин. Она мчалась бы в 17 раз быстрее, чем любая точка земного экватора, и если вы вспомните то, что сказано было выше об ослаблении тяжести вследствие вращения Земли (см. стр. 23—24), то вам станет еще яснее, почему ядро наше не падает на Землю. Мы знаем, что если бы земной шар вращался в 17 раз быстрее, то тела на экваторе целиком потеряли бы свой вес, скорость

же нашего ядра — 8 км в сек. — как раз в 17 раз больше скорости точек земного экватора.

Человеческой гордости должно льстить сознание, что мы имеем возможность — правда, лишь теоретическую — подать Земле маленького, но все же настоящего спутника. Пылкий герой Жюль-Вернова «Путешествия на Луну», артиллерист Мастон, не без основания воскликнул, что в создании пушечного ядра человек проявил высшую степень могущества: «Создав пушечное ядро, человек сотворил подобие несущихся в пространстве небесных светил, которые в сущности те же ядра». Еще спрашивившее это сравнение с небесными светилами для того ядра, которое отсылается в мировое пространство. Это новое небесное тело, при своей миниатюрности, будет не хуже всех остальных подчиняться трем законам Кеплера, управляющим небесными движениями. Нужды нет, что пушечное ядро — предмет «земной»: приобретя космическую скорость, оно превращается в настоящее небесное тело.

Итак, сообщив пушечному ядру начальную скорость 8 км в сек., мы превращаем его в маленькое небесное тело, которое, победив земное притяжение, уже не возвращается на Землю. Что же будет, если сообщить ядру еще большую начальную скорость? В небесной механике доказывается, что при начальной секундной скорости в 8, 9, 10 км ядро, горизонтально выброшенное пушкой, будет описывать около Земли не окружность, а эллипс — тем более вытянутый, чем значи-



Рис. 11. Искусственный спутник Земли — пушечное ядро.

тельнее начальная скорость; центр Земли занимает один из фокусов этого эллипса.

Когда же мы доведем начальную скорость приблизительно до 11 км, эллипс превратится уже в незамкнутую кривую — в параболу. Точнее говоря, он должен был бы превратиться в параболу, если бы Земля была единственным телом, притяжение которого влияет на путь нашего ядра. Могучее притяжение Солнца также действует на ядро и мешает ему удаляться в бесконечность. Брошенное с указанной скоростью в направлении годового движения Земли, ядро избегнет падения на Солнце и будет вечно обращаться вокруг него, подобно

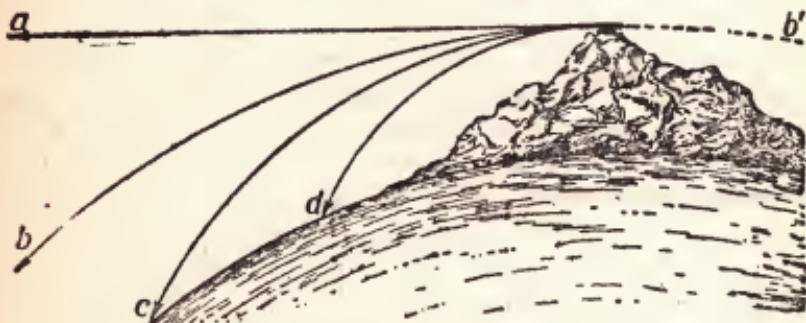


Рис. 12. Судьба ядер, выброшенных пушкой с весьма большими скоростями.

земному шару и другим планетам. В астрономическом смысле оно повысится в ранге: из спутника Земли превратится в спутника Солнца, в самостоятельную планету. Человеческая техника подарит солнечной системе нового миниатюрного члена.

Ради простоты, мы начали с рассмотрения тела, брошенного горизонтально. В небесной механике доказывается однако, что те же выводы справедливы и для тела, брошенного под любым углом к горизонту, даже отвесно, как ядро в романе Жюля Верна. Во всех случаях при достаточной скорости ядро покидает Землю навсегда и уносится в мировое пространство.

Вот какие чудесные возможности открывает перед нами теория. Что же говорит ее несговорчивая сестра — практика?

В состоянии ли современная артиллерия осуществить эти возможности?

Пока еще нет. Самые могучие из наших пушек не в силах сообщить своим снарядам таких огромных скоростей. Снаряд современной сверх-дальнобойной пушки покидает жерло с начальной скоростью, достигающей около $1\frac{1}{2}$ км. Это в семь раз медленнее, чем нужно, чтобы закинуть ядро с Земли на Луну.

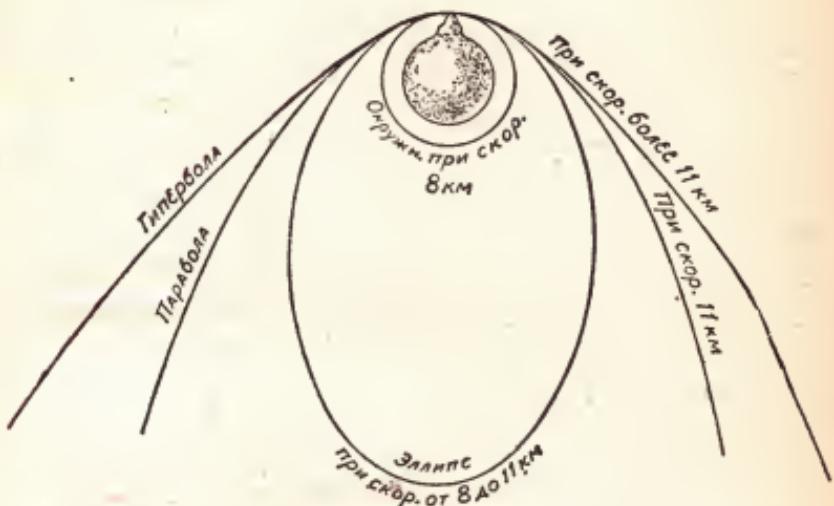


Рис. 13. Какие пути должны описывать в пустом пространстве тела, брошенные с Земли горизонтально со скоростью выше 8 км в секунду.

Переход от $1\frac{1}{2}$ к 11 км как будто не так уже значителен. Техника в победном шествии своем преодолела гораздо большую дистанцию, когда заменила древние катапульты мощными орудиями современной артиллерии. Римские легионеры назвали бы безумцем всякого, кто сказал бы, что их потомки будут перебрасывать ядра в тонну весом на расстояние 40 и более километров. Едва ли даже Жюль Верн мог думать, что через полвека германцы будут обстреливать Париж с 120-километрового расстояния... Энергия, выбрасывающая снаряд из ирутного орудия, в десятки миллионов раз превышает энер-

гню человека, невооруженной рукой бросающего камень. Если мы могли так головокружительно далеко превзойти силу первобытного дикаря, то не опрометчиво ли ставить какие-нибудь границы дальнейшему росту могущества артиллерийской техники? Некоторые специалисты считают уже и теперь возможным достигнуть в артиллерию космических скоростей. «Если бы, — писал один из исследователей заатмосферного лётания (покойный Макс Валье), — нашелся миллиардер, который взял бы на себя все расходы, то мы (немцы) могли бы поручить сооружение пушки для обстрела Луны тем инженерам, которые построили орудие, обстрелившее Париж с 120-километрового расстояния».

Досадно, конечно, что земная тяжесть так значительна. На Луне напряжение тяжести вшестеро слабее, чем на Земле, и совершенно отсутствует атмосфера, служащая серьезным препятствием полету ядра, поэтому там для превращения ядра в спутник почти достаточна была бы одна из тех дальнобойных пушек, которыми наша техника уже располагает в данный момент (нужна начальная скорость 1,7 км в сек.). А на спутнике Марса — на крошечном Фобосе — можно просто бросить камень рукой, чтобы он никогда уже не упал обратно.

Однако мы живем не на Фобосе и не на Луне, а на Земле. Нам необходимо поэтому добиваться секундной скорости около 13—17 км, чтобы иметь возможность перекидывать пушечные ядра на иные планеты. Достигнем ли мы этого когда-нибудь?

VII. ИЗ ПУШКИ НА ЛУНУ. ПРАКТИКА.

Итак, можно ли надеяться на то, что артиллерия когда-нибудь осуществит смелый замысел членов Пушечного клуба, подсказанный им фантазней Жюля Верна?

Нет, — и вот почему.

Нетрудно сообразить, что газы, образующиеся при взрыве орудийного заряда, могут сообщить выталкиваемому снаряду скорость, никак не большую той, какою они обладают сами.

Энергию движения газы эти черпают из запаса химической энергии заряда. Зная это, можно вычислить ту предельную скорость, какую данное взрывчатое вещество способно сообщить артиллерийскому снаряду. Черный порох, например, выделяет при сгорании 685 больших калорий на килограмм своей массы. В единицах механической энергии это соответствует — считая по 427 кгм на калорию — 290 000 кгм. Так как живая сила килограмма вещества, движущегося со скоростью v , равна $\frac{v^3}{20}$ кгм, то имеем уравнение:

$$290\,000 = \frac{v^3}{20},$$

откуда $v = 2400$ м в сек. Значит, наибольшая скорость, какую черный порох способен сообщить снаряду, — 2400 м в сек., и никакие усовершенствования огнестрельного оружия не превзойдут этого предела.

Из всех известных нам взрывчатых веществ наибольший запас энергии заключает нитроглицерин: 1580 больших калорий на килограмм (пироксилин, отправивший на Луну героев Жюля Верна, развивает при взрыве всего 1100 калорий). В переводе на механическую энергию получим 670 000 кгм, а из уравнения

$$670\,000 = \frac{v^3}{20},$$

узнаем соответствующую предельную скорость снаряда: 3660 м в сек.

Как видите, это еще далеко от тех 11 — 17 км в сек., какие нужны для выстрела в мировое пространство.

Но если для сообщения артиллерийскому снаряду космической скорости не годятся современные взрывчатые вещества, то нельзя ли надеяться на то, что химики снабдят нас когда-нибудь более мощными взрывчатыми составами? Однако химики дают на этот счет мало обнадеживающие сведения. «Нельзя ждать значительного успеха в изобрете-

нии сильных взрывчатых веществ. Наши взрывчатые вещества и без того дают очень много тепла и приводят к очень высоким температурам... Трудно надеяться, чтобы химическими способами можно было выйти далеко за пределы этих температур. Таким образом нельзя рассчитывать изобрести взрывчатые вещества, которые давали бы много больше работы, чем современные» (Е. Шилов. «Пределы силы взрывчатых веществ»).

Как видим, пушка, заряжаемая взрывчатыми составами, совершило непригодна для обстрела мирового пространства и навсегда останется такой. Но, быть может, это будет осуществлено когда-нибудь пушками электромагнитными, слухи об изобретении которых проникали в печать? Здесь мы вступаем в область неизвестного.

Будем оптимистами и станем надеяться, что это неизвестное сулит успех и поможет людям со временем перебросить снаряд на Луну.

Если бы вопрос состоял только в этом, если бы мы искали способа установить между планетами своего рода небесную почту, отправлять в далекие миры посылки для неведомых адресатов, то задача решалась бы электромагнитной пушкой вполне удовлетворительно.

Но мы заботились пока только о ядре, о том, чтобы оно полетело достаточно быстро и достигло своей цели. Подумаем теперь и о том, что будет происходить внутри ядра. Ведь ядро наше — не простой артиллерийский снаряд; это своего рода вагон, в котором находятся живые существа. Какая участь ожидает их при полете?

Здесь, а вовсе не в самой мысли перекинуть ядро на Луну, кроется слабое место заманчивого проекта Жюля Верна.

Небывалое путешествие должно было пройти для пассажиров Жюля-Вернова ядра далеко не так благополучно, как описано в романе. Не думайте, впрочем, что опасность грозит им во время путешествия от Земли до Луны. Ничуть! Если бы пассажирам удалось остаться живыми к моменту, когда они покинут канал пушки, то в дальнейшем путешествии им нечего было бы уже опасаться. В океане вселенной нет ни бурь, ни

воли, ни качки. Встреча с метеором весьма мало вероятна; тот второй спутник Земли, которой едва не преградил путь снаряду Жюля Верна, в действительности не существует. А огромная скорость, с которой пассажиры летели бы в мировом пространстве вместе с их вагоном, была бы столь же безвредна для них, как безвредна для нас, обитателей Земли, та секундная скорость в 30 км, с какой мы мчимся вокруг Солнца.

Опасный момент для Жюль-Верновых путешественников представляют те сотые доли секунды, в течение которых ядро-вагон будет двигаться в канале самой пушки. В этот ничтожно малый промежуток времени скорость движения пассажиров должна неизмеримо возрасти: от нуля до 16 км.* Герои романа были вполне правы, утверждая, что момент, когда ядро полетит, будет столь же опасен для них, как если бы они находились не внутри ядра, а прямо перед ним. Действительно, в момент выстрела нижняя площадка (пол) каюты должна ударить пассажиров с такой же силой, с какой обрушилось бы ядро на любое тело, находящееся впереди него. Напрасно пассажиры воображали, что отделяются лишь сильными приливами крови к голове.

Дело неизмеримо серьезнее. Произведем несложный расчет. В канале пушки ядро движется ускоренно, — скорость его увеличивается под постоянным напором газов, образующихся при взрыве; в течение ничтожной доли секунды она возрастет от нуля до 16 км. Как же велико «ускорение» этого движения, т. е. на какую величину нарастает здесь скорость в течение полной секунды? Нужды нет, что движение длится лишь малую долю секунды: расчет можно вести на целые секунды. Оказывается, ** что секундное «ускорение» ядра, скользящего в канале орудия, выражается огромным числом — 640 км. Для сравнения напомню, что секундное ускорение трогающегося курьерского поезда — не более одного метра.

* Жюль Верн выбрал для ядра такую скорость в расчете преодолеть не только силу тяжести, но и сопротивление атмосферы.

** См. расчеты в конце книги, в отделе Приложений.

Все значение этого числа — 640 км в сек. — мы постигнем лишь тогда, когда сравним его с ускорением падающего тела на земной поверхности, ускорением, составляющим всего около 10 м, т. е. в 64 000 раз меньше. Это значит, что в момент выстрела каждый предмет внутри снаряда придавливался бы ко дну ядра с силой, которая в 64 000 раз более веса самого предмета. Пассажиры почувствовали бы, что внезапно сделались в десятки тысяч раз тяжелее. Цилиндр мистера Барбикена один весил бы десяток тонн. Правда, это длилось бы всего 40-ю долю секунды, но можно не сомневаться, что под действием такой колоссальной тяжести люди были бы буквально расплющены. Бессильны все меры, принятые героями Жюля Верна для ослабления силы удара: пружинные буфера и двойное дно с водой. Продолжительность удара от этого, правда, растягивается, и, следовательно, быстрота нарастания скорости уменьшается. Но при тех огромных величинах, с которыми приходится иметь здесь дело, выгода получается ничтожная: сила, придавливающая пассажиров к полу, уменьшается на какую-нибудь сотую долю, не более.

Нет ли средств избежнуть при взрыве роковой быстроты нарастания скорости? *

Этого можно было бы достигнуть весьма значительным удлинением канала пушки. Легко убедиться вычислением (см. Приложения), что если, например, мы хотим иметь «искусственную» тяжесть внутри ядра в момент выстрела равной обычной тяжести на земном шаре, нам нужно изготовить пушку длиною — немало-немного — в 6000 км. Жюль-Вернова колумбиада должна была бы простираться в глубь земного шара почти до самого центра, чтобы пассажиры были избавлены от всяких неприятностей: они почувствовали бы, что стали только вдвое тяжелее.

Надо заметить, что человеческий организм в течение весьма краткого промежутка времени без вреда переносит увеличение собственной тяжести в несколько раз. Когда мы ска-

* В сущности это огромное ускорение есть лишь другое название для того, что мы называем сотрясением при ударе ядра о препятствие.

тыаемся с ледяной горы вниз и здесь быстро меняем направление своего движения, то в этот краткий миг вес наш увеличивается раз в 10 (т. е. тело наше в десяток раз сильнее обычного прижимается к салазкам) ... «Мне известен случай, — сообщает германский исследователь проблемы звездоплавания проф. Г. Оберт, — когда пожарный спрыгнул с 25-метровой высоты и упал в лежачем положении на натянутую простыню, вдавив ее на целый метр, и этот прыжок не имел для него никаких вредных последствий. Ускорение, которое он испытал во время удара, достигало 240 м в сек. (в 24 раза больше нормального ускорения тяжести)». Если даже допустить, что человек может безвредно переносить в течение короткого времени 20-кратное увеличение своего веса то для отправления людей на Луну достаточно будет отлить пушку в 300 км длиною. Однако и это мало утешительно, потому что подобное сооружение лежит за пределами технической достижимости. Не говорю уже о том, что извергающая сила такой непомерно длинной пушки должна значительно уменьшиться вследствие трения ядра в 300-километровом канале орудия.

Физика указывает и на другое средство ослабить силу удара. Самую хрупкую вещь можно уберечь от поломки при сотрясении, погрузив ее в жидкость равного удельного веса. Так, если заключить хрупкий предмет в сосуд с жидкостью такой же плотности и герметически закупорить его, то подобный сосуд можно ронять с высоты и вообще подвергать сильнейшим сотрясениям, при условии, разумеется, что сосуд остается цел, и хрупкий предмет от толчков почти не страдает. Мысль эта впервые высказана К. Э. Циолковским. «Известно, — пишет он, — что все слабое, нежно устроенное — зародыши — природа помещает в жидкости или окружает ими ... Возьмите стакан с водою, куриное яйцо и соль. Яйцо положите в воду, а соль подсыпайте в стакан до тех пор, пока яйцо не начнет подниматься со дна к поверхности воды. Тогда прибавьте немного воды, чтобы яйцо находилось в равновесии во всяком месте сосуда, т. е. чтобы оно, будучи на средней высоте, не поднималось кверху и не опускалось на дно. Тогда

перь ударьте смело стаканом об стол настолько сильно, на сколько позволяет крепость стекла, — и от этого яйцо в стакане не шелохнется. Без воды яйцо, конечно, и при самых слабых ударах моментально раскалывается. Опыты эти описаны мною в трудах Московского общества любителей естествознания за 1891 г.»

Не следует думать, однако, что мы могли бы поэтому осуществить смелую затею Жюль-Верновых артиллеристов, если бы наполнили внутренность ядра соленой водой средней плотности человеческого тела, и в эту среду погрузили пассажиров, одетых в водолазные костюмы, с запасом воздуха, а после выстрела, когда нарастание скорости прекратится и пассажиры приобретут скорость ядра, они могли бы уже выпустить воду и устроиться в каюте, не опасаясь неприятных неожиданностей. Такая мысль ошибочна, потому что тела живых существ имеют неодиородное строение: они состоят из частей различного удельного веса (кости, мускулы и т. п.), а окружить каждую отдельную часть жидкостью соответствующей плотности невозможно.

В частности невозможно оградить от сотрясения мозг, заключенный в черепной коробке. Между тем, как показали опыты, именно этот орган всего более чувствителен к резким изменениям скорости (мозг сильно придавливается тогда к внутренним стенкам черепа).

Итак, вот какие затруднения нужно было бы преодолеть, чтобы осуществить в действительности заманчивый проект Жюля Верна:

1) Придумать способ метать снаряды со скоростью, все-меро большей, чем начальная скорость быстрейших современных ядер.

2) Соорудить пушку длиною километров в 300.

3) Поместить пушку так, чтобы жерло ее выступало за пределы земной атмосферы, избегнув этим сопротивления воздуха.

А в результате — отправиться в небесное странствование без малейшей надежды вернуться не только живым, но даже и мертвым: ведь только счастливая случайность помогла героям

романа возвратиться на Землю. Жюль-Верново ядро — снаряд не управляемый; чтобы дать ему новое направление, надо зарядить им пушку. А где взять пушку в мировом пространстве или на другой планете?

Невольно вспоминается глубокое изречение Паскаля: «Никто не странствовал бы по свету, если бы не надеялся когда-нибудь рассказать другим о том, что видел»... Но именно этой надежды пушка Жюля Верна нам не оставляет.

VIII. К ЗВЕЗДАМ НА РАКЕТЕ.

После ряда разочарований мы подходим, наконец, к единственному действительно осуществимому проекту межпланетных путешествий. Путь этот указан был впервые русским ученым К. Э. Циолковским (в 1903 г.) и стоит в стороне от всех фантастических замыслов, рассмотренных ранее. Здесь перед нами уже не фантазия романиста, не просто любопытная задача из области небесной механики, а глубоко продуманный механический принцип, реальный путь к осуществлению заатмосферных полетов в управляемом снаряде — звездолете.

Ничто не может быть проще той мысли, которая положена в основу этого проекта — двигаться, управляемая, в простом пространстве без опоры. На первых уроках физики знакомимся мы с законом «действия и противодействия», иначе называемым «третьим законом Ньютона»: сила действия всегда вызывает равную ей силу противодействия. Эта-то последняя сила и поможет нам умчаться в бездны мицроздания. Сила противодействия проявляется на каждом шагу, — быть может именно потому мы и не отдаем себе ясного отчета в ее существовании; нужны особые обстоятельства, чтобы заставить мысль остановиться на ней.

Когда вы стреляете из ружья, вы чувствуете его «отдачу»: давление взрывных газов отбрасывает пулю в одну сторону и с равной силой отталкивает ружье в обратную сторону.

Если бы ружье весило столько же, сколько и пуля, приклад ударял бы стреляющего с таким же натиском, с каким удараляет пуля, выпущенная в упор; каждый стрелок был бы тогда самоубийцей. Но ружье значительно тяжелее пули, и во столько же раз ослабляется действие его возвратного удара. Надо всегда помнить, что вообще действие силы на тело зависит от массы этого тела: одна и та же сила сообщает грузному телу меньшую скорость, чем легкому (соответственно обратному отношению их масс). Закон «равенства действия и противодействия» не следует понимать буквально: само действие почти никогда не равно противодействию, равны лишь действующие при этом силы, могущие вызвать весьма различные результаты.



Рис. 14. Увеселительная ракета с цветными звездами (шарики состава бенгальского огня в головной части ракеты).

яблоко падает с дерева на Землю, наша планета перемещается навстречу яблоку едва на одну стотриллионную долю сантиметра.

Практически Земля остается неподвижной, и замечается лишь движение яблока.

Этот-то закон, впервые провозглашенный великим Ньютона, открывает перед нами возможность свободно двигаться, ни на что не опираясь. Перемещаться, ни от чего не отталкиваясь, одними лишь внутренними силами — не зву-

чит ли это так, как поднятие самого себя за волосы, по анекдотическому способу барона Мюнхгаузена? Но сходство — чисто внешнее. По существу разница здесь огромная, и насколько бесполезно поднимать себя за волосы, настолько действители способ движения по принципу отдачи. Природа давно уже осуществила такое перемещение для многих живых существ. Каракатица набирает воду в жаберную полость и затем энергично выбрасывает струю воды через особую воронку впереди тела; вода устремляется вперед, а тело каракатицы получает обратный толчок, отбрасывающий ее назад; направляя трубку воронки вбок или вниз, животное может таким своеобразным способом двигаться в любом направлении. Подобным же образом перемещают свое тело медузы, сальпы, личинки стрекоз и многие другие обитатели вод. Пользуясь этим приемом и человеческая техника: вращение водяных и так называемых реакционных паровых турбин тоже основано на законе противодействия.

Нигде, однако, интересующий нас способ перемещения не проявляется так наглядно, как при полете обыкновенной ракеты. Сколько раз любовались вы ее эффектным взлетом, — но приходило ли вам в голову, что вы видите перед собой уменьшение подобие будущего межзвездного дирижабля? А между тем еще гениальный Гаусс предрекал ракете в будущем великое значение, более важное, чем открытие Америки...

Отчего ракета взлетает вверх при горении наполняющего ее пороха? Даже среди людей науки приходится нередко слышать, будто ракета летит вверх потому, что газами, которые вытекают из нее при горении пороха, она «отталкивается от воздуха». На самом же деле воздух не только не обуслов-

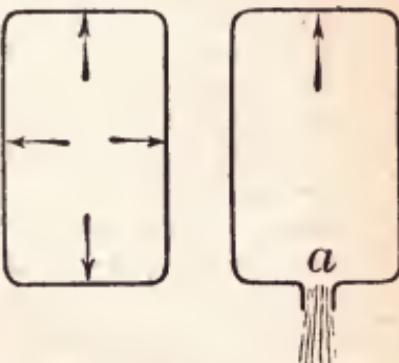


Рис. 15. Действие газов внутри ракеты (схема).

вливают движения ракеты, но даже мешает ему: в безвоздушном пространстве ракета должна лететь быстрее, чем в атмосфере. Истинная причина движения ракеты состоит в том, что когда пороховые газы стремительно вытекают из нее вниз, сама трубка ракеты, по закону противодействия, отталкивается вверх. Весьма наглядно объяснены механические условия такого полета в предсмертной записке известного революционера-первомартовца Кибальчича, о котором у нас еще будет речь. Он писал:

«Представьте себе, что мы имеем из листового железа цилиндр, закрытый герметически со всех сторон и только в нижнем дне своем имеющий отверстие. Расположим по оси этого цилиндра кусок прессованного пороха и зажжем его. При горении образуются газы, которые будут давить на всю внутреннюю поверхность цилиндра. Но давления на боковую поверхность цилиндра будут взаимно уравновешиваться, и только давление газов на закрытое дно цилиндра не будет уравновешено противоположным давлением, так как с противоположной стороны газы имеют свободный выход через отверстие.* Если цилиндр поставлен закрытым дном вверху, то при известном давлении газов цилиндр должен подняться вверх». — Принлагаемые чертежи поясняют сказанное.

При горении пороха ракеты происходит в сущности то же, что и при выстреле из пушки. Ядро летит вперед, пушка отталкивается назад. Если бы пушка висела в воздухе, ни на что не опинаясь, она после выстрела устремилась бы назад со скоростью, которая во столько раз меньше скорости ядра, во сколько раз ядро легче пушки. Ракета — нечто как раз противоположное пушке; в пушке назначение взрыва — выбросить снаряд, почти не сдвигая ствола пушки; в ракете же взрывные газы предназначаются именно для перемещения самого тела ракеты. Скорость и масса этих газов так значительны, что «отдача» заставляет тело ракеты быстро взлетать вверх. Все время, пока происходит горение пороха, ско-

* Это надо понимать в том смысле, что противодействующая сила порождается здесь не напор на стенку, а истечение газов из отверстия.

рость ракеты возрастает; к прежней скорости непрерывно прибавляется новая,* да и сама ракета, теряя свои горючие запасы, становится легче и потому заметнее поддается действию силы.

Опишу несложный прибор, действие которого объясняется тем же принципом. Прибор нетрудно устроить самому. Он наглядно убеждает в существовании силы, которая должна увлекать ракету в сторону, противоположную истечению газов. Стеклянный сосуд (рис. 16) подвешен к подставке на нитях. В сосуд наливают воды и подставляют под него горелку. Когда вода закипит, пар будет струйкой выбиваться из сосуда, сам же сосуд при этом откачивается в обратную сторону. Но очутившись вне пламени, реторта скоро охлаждается; вода перестанет кипеть, пар больше выбиваться не будет, и сосуд вернется в прежнее положение. Опять начнется кипение, опять реторта откачивается и т. д. Сосуд будет качаться как маятник («тепловой маятник» Цельнера).

Ньютона, говорят, проектировал устройство самодвижущегося экипажа, устроенного подобным же образом, т. е. в сущности то, что выполнено теперь строителями ракетного автомобиля.

Однако вернемся к ракете и к идеи межпланетного корабля. Когда порох в ракете весь выгорит, пустая ракетная трубка, пролетев еще некоторый путь по инерции, падает обратно на землю: ее скорость недостаточна для окончательного преодоления силы тяжести. Но вообразите ракету в де-

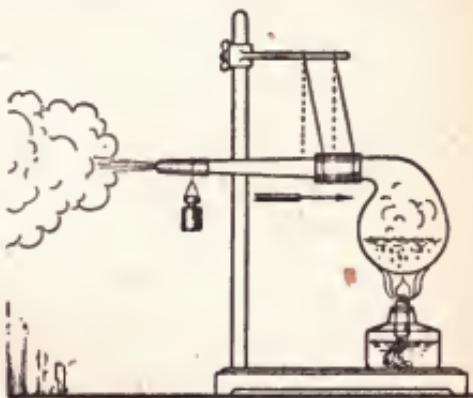


Рис. 16. Термовой маятник Цельнера.

* Ускорение, с каким движется вверх пиротехническая ракета, в десятки раз больше ускорения земной тяжести.

сятки метров длиною, снабдите ее таким запасом горючего, чтобы она успела накопить секундную скорость в 11 км (эта скорость, мы знаем, достаточна, чтобы безвозвратно покинуть Землю), — тогда цепи земного тяготения будут разорваны.

Способ странствовать в мировом пространстве найден.

Вот физические соображения, приводящие к мысли об устройстве летательного аппарата, способного двигаться не только в атмосфере, но и за ее пределами. Впервые идея подобного аппарата — правда, для земных, а не для межпланетных полетов — была высказана в 1881 г. известным русским революционером-изобретателем Н. И. Кибальчичем в проекте, составленном этим замечательным человеком незадолго до казни. Проект Кибальчича был высказан лишь в форме основной идеи: «Будучи на свободе, я не имел достаточно времени, чтобы разработать свой проект в подробностях и доказать его осуществимость математическими вычислениями», писал он. Гораздо обстоятельнее разработана та же мысль другим русским ученым, физиком К. Э. Цнолковским, создавшим идею настоящего межпланетного дрижабля-звездолета и обосновавшим его на строгом математическом расчете.

По тому же пути, независимо от русских изобретателей, пошли на Западе и другие исследователи, о которых у нас еще будет речь.

Аппарат К. Э. Цнолковского — не что иное, как огромная ракета с каютой для пассажиров. «Представим себе, — писал он еще в 1903 г., — такой снаряд: металлическая продолговатая камера, снабженная светом, кислородом, поглотителями углекислоты и других животных выделений, предназначена не только для хранения разных физических приборов, но и для управляющего камерой разумного существа. Камера имеет большой запас веществ, которые при своем смешении тотчас же образуют взрывчатую массу. Вещества эти, правильно и равномерно взрываясь в определенном для этого месте, текут в виде горячих газов по расширяющимся трубам. В расширенном конце, сильно разредившись и охла-

дившись от этого, они вырываются наружу через раструбы с громадною скоростью. Понятно, что такой снаряд, при известных условиях, должен подниматься в высоту». Люди в этом аппарате смогут при помощи особого руля направлять его в любую сторону. Это будет настоящий управляемый космический корабль, на котором можно умчаться в беспрепятственное мировое пространство, полетев на Луну и к другим планетам... Пассажиры смогут, управляя горением, увеличивать скорость своего звездолета с необходимой постепенностью, чтобы возрастание ее было безвредно».

Мы еще веримся к более подробному описанию проектов подобного рода, а пока отметим существенные преимущества, которыми обладает звездолет К. Э. Циолковского по сравнению с пушечным ядром Жюля Верна. Прежде всего, сооружение его, конечно, гораздо осуществимее, нежели сооружение исполненной пушки Жюля Верна. Затем звездолет развивает свою чудовищную скорость не сразу, как пушечное ядро, а постепенно, избавляя пассажиров от опасности быть раздавленными стремительным возрастанием их собственного веса.

Не опасно для ракетного звездолета и сопротивление воздуха: аппарат прорезает атмосферу не с космической скоростью, а с гораздо меньшою, — например, со скоростью современной пули; полуию же межпланетную скорость он развивает лишь очутившись за пределами воздушной оболочки. Там, в мировом пространстве, взрывание может быть совершенюо прекращено: звездолет умчится по инерции со скоростью, которая будет убывать лишь под действием земного притяжения. Он может мчаться так, без затраты горючего вещества, миллионы километров, и лишь для перемены направления полета, для изменения скорости или для ослабления удара при высадке на планету понадобится снова пустить в действие взрывной механизм.

Но самое главное преимущество ракетного звездолета состоит в том, что он даст будущим морякам вселенной возможность, обогнув Луну или посетив какую-нибудь малую планету, в желаемый момент снова возвратиться на родную

Землю. Нужно лишь обильно запастить взрывчатыми веществами, как полярные мореплаватели запасаются топливом.

Некоторую опасность представляет разве встреча с крупным метеоритом, — с одним из тех космических камней, которые стремительно прорезают во всех направлениях пустыни межпланетного пространства. Расчет показывает однако, что вероятность встречи с метеоритом опасных размеров крайне ничтожна (к метеорной опасности мы вернемся еще в другом месте).

Так заманчивая возможность о достижении иных миров, о путешествии на Луну, астероиды, к Марсу может превратиться в реальную действительность. Воздух для дыхания нетрудно будет взять с собой (в виде сжиженного кислорода), как и аппараты для поглощения выдыхаемой углекислоты. Мысленно также снабдить небесных путешественников запасом пищи, питья и т. п. С этой стороны не предвидится серьезных препятствий, — по крайней мере для не слишком долговременных межпланетных путешествий.

Высадка на Луну, на астероид или на один из мелких спутников больших планет, — если только поверхность их в таком состоянии, что делает спуск возможным, — будет лишь вопросом достаточного количества взрывчатых веществ. Надлежаще направленными взрывами можно уменьшить огромную скорость снаряда настолько, чтобы падение его совершилось плавно и безопасно. Но надо иметь еще в запасе достаточно взрывчатого вещества, чтобы вновь покинуть это временное пристанище, преодолеть силу притяжения планеты и пуститься в обратный путь с необходимым запасом для плавного спуска на Землю.

В особых непроницаемых костюмах, в роде водолазных, будущие Колумбы вселенной, достигнув планеты, смогут рискнуть выйти из небесного корабля. С запасом кислорода, с металлическим ранцем за плечами будут они бродить по почве неведомого мира, делать научные наблюдения, изучать его природу, мертвую и — если такая имеется — живую, собирать коллекции... А более далекие экскурсии они смогут совершать в наглухо закрытых автомобилях, привезенных

с собой. «Стать на почву астерондов, поднять рукой камень с Луны, наблюдать Марс на расстоянии нескольких десятков километров, высадиться на его спутник или даже на самую его поверхность, — что, повидимому, может быть фантастичнее? Однако только с момента применения ракетных приборов начнется новая великая эра в астрономии: эпоха более пристального изучения неба» (Циолковский).

К. Э. Циолковский не дает конструктивного проекта своего звездолета, считая необходимым предварительную, более детальную разработку его идеи с принципиальной стороны. Но в виде наглядного примера одной из возможных форм осу-

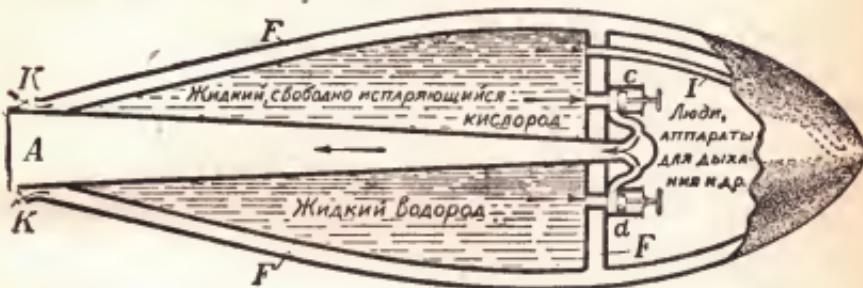


Рис. 17. Схема устройства межпланетного дирижабля по проекту К. Э. Циолковского (в разрезе).

ществления основного принципа прилагаю схематический чертеж, выполненный с наброска, который сделан был К. Э. Циолковским по моей просьбе еще в 1914 г. (рис. 17). Вот краткое, составленное им же, пояснение:

«Снаряд имеет снаружи вид бескрылой птицы, легко рассекающей воздух. Большая часть внутренности занята двумя веществами в жидком состоянии: водородом и кислородом. Они разделены перегородкой и соединяются между собой только мало-по-малу. Остальная часть камеры, меньшей вместимости, назначена для помещения наблюдателя и разного рода аппаратов, необходимых для сохранения его жизни, для научных наблюдений и для управления. Водород и кислород, смешиваясь в узкой части постепенно расширяющейся трубы, соединяются химически и образуют водя-

иой пар при весьма высокой температуре. Он имеет огромную упругость и вырывается из широкого отверстия трубы или продольной оси камеры. Направление давления пара и направление полета снаряда прямо противоположно». Подробнее о звездоплавательных планах К. Э. Циолковского у нас будет речь в особой главе.

IX. УСТРОЙСТВО ПОРОХОВОЙ РАКЕТЫ.

Прежде чем бросить взгляд на многообещающее будущее ракеты, на открывающиеся перед нею заманчивые дали, остановимся немного на устройстве и истории пороховой ракеты.

Начнем с обыкновенной пиротехнической ракеты, украшающей многолюдные празднества. Как она устроена? Она представляет собою картонную трубку — «гильзу», — набитую порохом. С одной стороны — передней — трубка закрыта, с задней она имеет суженный просвет и раструб — «дюзу». Сквозь сужение введен запальчивый шнур, служащий для поджигания пороховой массы. Порох не насыпают в гильзу рыхло, а набивают в мелко размолотом виде возможно плотнее, чтобы при зажигании заряд горел только с поверхности. Для увеличения поверхности горения (примерно в четыре раза) в плотной пороховой массе сделана вдавленность вдоль оси гильзы — так называемое «пролетное пространство». Наконец, чтобы придать ракете устойчивость в полете, к ней прикрепляется деревянная палка в несколько раз длиннее гильзы; этот «хвост» мешает летящей ракете перекидываться в воздухе.

Таково в основных чертах несложное устройство и всякой пороховой ракеты, какое бы назначение и какие бы размеры она ни имела. Но ошибкой было бы думать, что изготовление ракет дело простое, посильное для любителя. Прежде всего фабрикация, а также пуск ракет сопряжены с опасностью взрыва даже в руках опытного профессионала. Следует поэтому настороживо предостеречь от любительского экспериментирования с ракетами, не раз уже кончавшегося катастрофами, с пожарами и гибелью людей. Техника изгото-

вления ракет требует основательного знания всех деталей производства, знания, которого нельзя вычерпнуть из самых подробных руководств по пиротехнике.

На некоторых деталях поучительно будет здесь остановиться.

Порох для ракет употребляется обычно черный, дымный, особого состава. Укажем состав, употреблявшийся всемирно-известной германской пиротехнической лабораторией в Шпандau: * 76 частей селитры, 10 ч. серы и 16 ч. черемухового угля — состав, выработанный путем многолетних опытов и применяемый лабораторией с 1886 г. Порох разрывает ракету, если заряд недостаточно плотно впрессован в гильзу. Необходимо, чтобы горение состава происходило только с поверхности, т. е. не слишком быстро. Присутствие в заряде трещин может повлечь за собою одновременное воспламенение всей пороховой массы и взрыв ракеты. Пиротехники опасаются даже тончайших трещинок в прессуемой массе заряда. Поэтому ракеты крупного калибра (начиная с 8 см) изготавливаются помошью гидравлического пресса, под давлением 750 атм., с соблюдением тщательных предосторожностей.

Гильзы делаются для небольших ракет картонные, для более крупных — металлические, лучше всего из алюминия или из сплавов магния. Медь в качестве материала для гильз избегается не только из-за тяжеловесности и недостаточной прочности, но и ввиду ее хорошей теплопроводности: быстрое нагревание стенок ракеты легко может вызвать преждевременное воспламенение и взрыв всего заряда. Стальные гильзы также не рекомендуются, так как в случае взрыва они разлетаются градом острых осколков. При изготовлении металлических гильз для ракет продолжительного горения прибегают к теплозоляции стенок.

* Эта лаборатория снабжала ракетами не только Германию (в том числе и германскую армию), но и другие государства. Ее спасательные морские ракеты считались лучшими в мире и выписывались даже английским адмиралтейством. После ста лет существования, она была по Версальскому договору закрыта на ряду с прочими военными заводами и оборудование ее уничтожено. В настоящее время славится другая германская ракетная лаборатория в Везермюнде, руководимая лучшим знатоком пороховых ракет, инж. Ф. Зандером.

Чтобы дать представление об устройстве ракет крупного калибра, здесь показан (рис. 18) разрез военной светящейся ракеты, употребляемой для освещения позиций противника. Вот ее описание (из курса артиллерии Нилуса и Маркевича):

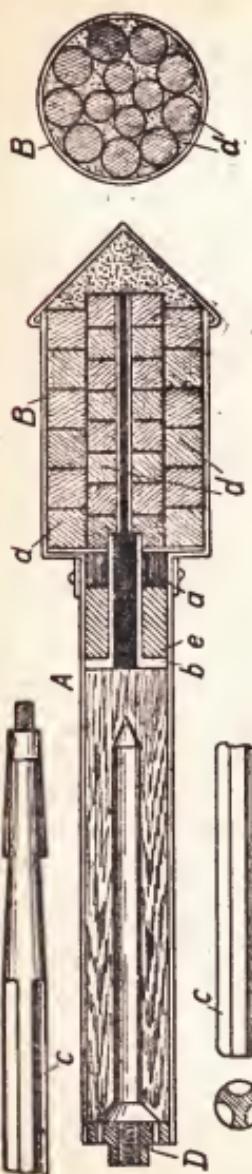


Рис. 18. Разрез светящейся ракеты.

«Трехдюймовая светящаяся ракета состоит из: 1) железной гильзы *A* (рис. 18), набитой движущим (форсовым) пороховым составом, имеющей внутренний диаметр 3 дюйма; 2) жестяного колпака *B*, заряженного светящими звездами и мякотью, и 3) длинико деревянного хвоста *C*, служащего для направления движения ракеты.

«У заднего кольца гильзы закрепляется железный поддоночек *D*. По середине поддона ввничивается железный наконечник деревянного хвоста. Около него проделаны отверстия для выхода газов ракетного состава и для его зажигания. Сумма площадей этих отверстий равна $\frac{1}{4}$ площади внутреннего поперечного сечения.

«Гильза запрессовывается составом из селитры, серы и угля по длине около 5 калибров. При сплошной набивке состава поверхность горения равнялась бы поперечному сечению и была бы слишком малой: количества образующихся газов было бы недостаточно для того, чтобы преодолеть инерцию ракеты и привести ее в движение. Для увеличения поверхности горения, в составе выделяют по оси

цилиндрический канал, не доводя его до конца состава. При зажигании ракеты воспламеняется вся поверхность этого канала. На состав ставится медная дистационная трубка *a* с медным же поддонком *b*, набитая также ракетным составом; она служит для передачи огня звездкам с некоторым замедлением, после того, как форсовой состав уже выгорел, и ракета начинает падать вниз. Промежуток между трубкой *a* и стенками гильзы забит измельченной серой *c*, удерживающей трубку на месте. Затем к стенкам гильзы прикрепляется шейка жестяного колпака *B*, наполненная звездками *d*.

«Звездки готовятся из прессованного в цилиндринки состава бенгальского огня. На колпак надевается коническая крышка, которая соединяется с колпаком помошью штыкового соединения. Свободное место в крышке над звездками закладывается войлоком. Отверстия поддона заклеиваются пластирем. Ракета весит около 16 кг».

Чем ракета крупнее, чем больше ее заряд и продолжительность горения, тем большая скорость накапливается к концу горения и, следовательно, тем выше подъем ракеты. Но это возрастание высоты взлета с увеличением калибра ракеты имеет предел, обусловленный тем, что поверхность горения пороховой массы растет пропорционально квадрату калибра, в то время как общий вес ракеты увеличивается пропорционально кубу калибра. Для крупных ракет получается поэтому невыгодное соотношение между поднимаемым грузом и количеством газов, образующихся при горении заряда. По сообщениям подобного рода считалось еще недавно, что предельная высота подъема пороховых ракет равна 2—2½ км.

Предел этот, однако, был недавно превзойден крупнокалиберными ракетами инженера Тиллинга, а также инж. Ф. Зандера, * работавшего совместно с безвременно погившим деятелем звездоплавания Максом Валье. Летом 1928 г. Зандер запускал свои пороховые ракеты до границы стратосферы, т. е. на высоту 12—13 км. При калибре 22 см

* Не смешивать с недавно умершим советским работником ракетного дела инж. Ф. А. Цандером.

ракеты Зандера поднимали грузы в 400—500 кг на высоту 4—5 км, откуда они плавно опускались на парашюте.

«Каким способом такие результаты достигнуты, об этом, по соображениям секретности, естественно ничего сообщить нельзя», — читаем мы в книге Валье.

Испытание подобных ракет сопряжено с большою опасностью. «Опыты производились на особом полигоне, — пишет Валье, — где за пуском ракет следили через окошечки толстого сруба помошью стереотруб, фотоаппаратов и кинематографической ленты. На первых порах почти ежедневные взрывы вдребезги разбрасывали дорогие инструменты, а острые осколки гильз вонзались на несколько сантиметров в стены сруба. Случалось, что тяжелые, добела раскаленные дюзы взметались на сотни метров вверх или отсыпалась в сторону; далеко откинутая часть иевыгоревшего заряда едва не привинила однажды лесного пожара».

О ракетах Тиллинга будет сказано в следующей главе.

X. ИСТОРИЯ ПОРОХОВОЙ РАКЕТЫ.

История ракеты уходит далеко в глубь веков. Ракета гораздо древнее огнестрельного оружия, потому что китайцы, — которые, вероятно, и являются ее изобретателями, — употребляли ее для декоративных целей еще до начала нашего летоисчисления. На протяжении первого тысячелетия нашей эры можно найти, впрочем, лишь глухие упоминания об употреблении ракет. Имеются, далее, сведения, что в XIII веке китайцами и арабами применялись при осаде зажигательные ракеты. Около того же времени встречаются упоминания о них в сочинении знаменитого ученого схоластика Альберта Великого и в некоторых арабских трудах по военному делу.

В Европу ракеты проникли, повидимому, лишь в XIV веке. Любопытно, что уже в начале XV века появились проекты (де-Фонтана) применения ракет в качестве двигателя для повозки, лодки, подводного торпедо и даже для воздушного торпедо в виде «ракетного голубя», т. е. зажигательной ракеты, снабженной хвостом и несущими плоскостями. Такие «ракетные голуби», надо думать, существовали не только в

проекте: имеется свидетельство о пожаре в лагере осаждающих гуситов, возникшем (очевидно, вследствие противного ветра) при пуске ракетного голубя в осажденный город.

В течение XV и XVII веков ракеты неоднократно описываются в качестве военного оружия немецкими и польскими авторами. В 1668 г. в Берлине производились опыты с весьма крупными ракетами, 50—100 фунтов весом, предназначавшимися для переброски зажигательных снарядов. В 1720 г. в сочинении лейденского физика Гравезаида (изобретателя известного нашим школьникам «шарика Гравезаида») мы находим описание паровой ракетной повозки, устроенной по мысли Ньютона.

В XVIII веке появляется уже специальный род войск, вооруженный ракетами. Индусские раджи содержали ракетные отряды численностью в несколько тысяч человек. Употреблявшиеся ими ракеты весили 3—6 кг и снабжены были хвостами до $2\frac{1}{2}$ м длины.

Между прочим, в XVII и XVIII веках ракеты находят себе применение и на охоте — для рассеивания больших стай животных, которых охотники предпочитали преследовать врасыпную.

Эпохой расцвета ракетного военного оружия надо считать начало XIX века, когда генерал английской службы Конгрев, в борьбе с индусами познакомившийся с действием зажигательных ракет, стал вводить их в английской армии. В его руках ракета превратилась в грозное оружие, способное по разрушительному действию соперничать с артиллерией. Уже первые ракеты Конгрева (в 1805 г.) имели дальность переброски около $2\frac{1}{2}$ км. При дальнейшем усовершенствовании Конгрев добивался увеличения не столько дальности действия ракет, сколько их грузоподъемности. В 1807 г. при осаде Копенгагена он засыпал город 40 тысячами зажигательных ракет весом 24 фунта, 32 фунта и даже 48 фунтов. Пример английской армии не остался без подражания, и вскоре большинство европейских государств ввело в своих войсках зажигательные ракеты. Распространению этого рода оружия способствовало появление печатного труда Конгрева,

где убедительно выяснены ценные преимущества ракетного оружия в смысле дешевизны и удобства перевозки, особенно по сравнению с артиллерией.

Между прочим, Конгрев утверждает в своем сочинении, что при лабораторных опытах он изготавлял ракеты весом в 300 фунтов (130 кг) и что вполне осуществимы ракеты весом в 1000 фунтов (440 кг). Его военные ракеты обычного типа весили 32 фунта (14 кг) и перекидывали взрывательный снаряд в $3\frac{1}{2}$ кг на 2700 м, а в 12 кг на 1800 м; калибр ракет Конгрева — от 5 до 12 см.

В эпоху наполеоновских войн ракеты нашли себе новое боевое применение: их употребляли для переброски разрывных снарядов. Ракетная артиллерия продолжала развиваться до середины прошлого века, пока не была оттеснена на второй план значительными успехами артиллерии орудийной. Каким винушительным оружием было в то время ракетная граната можно судить по тому, что употреблялись ракеты в 20 кг весом, несшие бомбу в 60 кг и перебрасывавшие ее почти на три километра; калибр этих ракет был 12 см.* Следующие государства имели в составе армии специальные ракетные отряды, метательные орудия, лаборатории и т. п.: Англия, Пруссия, Польша, Россия, Голландия, Швейцария, Греция, Сардиния, Франция, Испания, Австрия, Италия, Сицилия. Во второй половине прошлого века все страны одна за другой отказались от услуг ракетной артиллерии: Австрия — в 1867 г., Германия — в 1872 г. (в Франко-прусскую войну ракетные бомбы не находили себе применения). Позже всего — до 1885 г. — удержался этот род оружия в английских колониальных войсках, действовавших в трудно доступных местах, куда невозможно было доставить тяжеловесные пушки.

Ракетной артиллерией снабжалась и русская армия в эпоху завоевания Туркестана. «При походах в Туркестан пользовались ракетами, снабженными гранатой, взамен артиллерии. Своим огненным хвостом, шумом и разрывом сна-

* Кибальчик упоминает о ракетах, могущих поднимать до 5 пудов разрывного снаряда.

ряда при падении они производили очень сильное впечатление на туркестанскую кавалерию» (Нилус и Маркевич, «Курс артиллерии»).

Особого внимания заслуживает изобретение в 1846 г. в Америке ракет, вращающихся вокруг продольной оси и тем приобретающих большую устойчивость в полете. Вращение порождалось тем, что вытекающие газы приводили в движение небольшой пропеллер, прикрепленный к ракете. Это усовершенствование нашло себе применение в австрийской ракетной артиллерией.

С 30-х годов прошлого века крупная ракета получает и мирное применение — прежде всего в деле оказания помощи экипажу тонущего судна. Спасательная ракета, пущенная с берега, переносит на судно конец троса, посредством которого устраивается подвесная дорога для сообщения с берегом. Ракета калибром 8 см, длиною 35 см, с зарядом в 3 кг перебрасывает на 400 м многожильный трос, весящий 16 кг. Все страны снабжались спасательными ракетами немецкого производства (лаборатория в Шпандау).

До сих пор речь шла исключительно о ракетах, заряженных прессованным черным порохом. Но имеются предшественники и у ракеты с зарядом из жидких горючих веществ. Такова ракета перуанского изобретателя Педро Полет, работавшая на бензине с азотным азидом (в качестве источника кислорода). Производя опыты со своей ракетой, изобретатель не пускал ее в свободный полет, а заставлял действовать на пружинный динамометр, измеряя таким образом ее подъемную силу. К сожалению, это ценное изобретение в свое время осталось незвестным и не дало непосредственного толчка другим работникам ракетного дела.

Двадцатый век принес ракете, между прочим, неожиданную область применения — в качестве средства защиты от града. Градорассевающие ракеты (рис. 19) широко употребляются в Швейцарии, которая обязана им, говорят, понижением убытков от градобития. Если при выпадении первых градин пустить вверх ракету, то на площади в квадратный километр выпадают, вместо града, рыхлые снежные хлопья, ко-

торые после второй или третьей ракеты сменяются дождем. В окружающей местности в то же время идет град. Употребляемые для этого ракеты не принадлежат к крупным: их калибр всего 3—4 см, длина 25—35 см. Обычно это картонные гильзы, наподобие пиротехнических. Самый же механизм воздействия ракет на ход метеорологического явления до сих пор не раскрыт и представляется загадочным: слишком велико несоответствие между запасом энергии, освобождаемой при горении ракеты, и тем количеством, какое требуется для растопления града на значительном пространстве.*

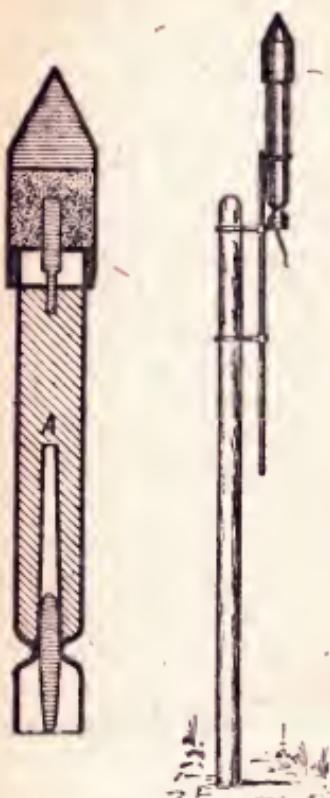


Рис. 19. Противоградовая ракета: слева — в разрезе, справа — установленная для пуска.

Вновь расширилось и военное применение ракет. В 1906—1908 гг. немецким инженером Маулем изобретена была для

* Хотя употребление противоградовых ракет широко практикуется в Швейцарии и в некоторых местностях Кавказа, пользу их нельзя считать бесспорно доказанной. Специальное опытное исследование вопроса, предпринятое в ряде кантонов Швейцарии в течение 1928 и 1929 гг., не дало решающих результатов; польза ракет, во всяком случае, не обнаружилась с достаточной определенностью (что, возможно, обусловливалось недостатками самой постановки опытов).

военных надобностей фотографическая ракета: фотоаппарат поднимается ракетой на высоту нескольких сот метров, откуда автоматически снимает местность.* Ракета крупного калибра возводила камеру размером 20×25 см (при фокусном расстоянии 28 см) на высоту 800 м; с подобного возвышения открывается на ровной местности кругозор с радиусом в сотню километров. Попутно тот же изобретатель производил — по-видимому, впервые в истории ракеты — опыты подъема помощью ракет живых существ: мышей, морских свинок и других мелких животных; четвероигие пассажиры находились в клетке, которая прикреплялась к ракете взамен фотоаппарата. Животные благополучно возвращались на землю — факт весьма поучительный, так как ускорение при пуске пороховых ракет довольно велико, в десятки раз больше привычного нам ускорения тяжести.**

Опыты с фоторакетами были, однако, вскоре прекращены, так как развитие аэрофотосъемки сделало применение ракет для этой цели излишним.

Одновременно с сейчас упомянутыми работами инж. Мауля велись в Германии на полигоне Круппа опыты полковника Унге с ракетными торпедами. Имелось в виду изобретение нового военного оружия, которое сделало бы излишними тяжеловесные пушки. Унге удалось изготовить модель, которая при 60 кг общего веса несла 40-килограммовую гранату и перебрасывала ее на расстояние 5—8 км. Такая ракета пускалась с особого лафета и получала устойчивость в полете благодаря вращению около продольной оси (помощью пропеллера, приводимого в действие вытекающей из ракеты струей газов). Однако добиться удовлетворительной меткости попадания Унге не мог, и опыты его были прекращены.

Незадолго до войны подобные же опыты делались и с подводными торпедами (ракета хорошо горит под водой). Торпеды этого рода — осуществляя старинный проект де

* См. статью А. Мауля в «Technik für Alle» за 1915—1916 г.

** Наблюдение это находится в согласии с опытами над мелкими животными, еще ранее произведенными К. Э. Циолковским помощью центробежной машины, а позднее проф. Н. А. Рынним и др. в Ленинграде (1930 г.).

Фонтана — показали хорошую скорость, большую чем обычные торпеды, приводимые в действие сжатым воздухом. Но недостаточная меткость решила судьбу изобретения. В разразившуюся вскоре затем войну 1914—1918 гг. ракета существенной роли как боевое оружие не играла.

После войны наибольших успехов в изготовлении пороховых ракет высокого подъема достигли немецкие конструкторы — инж. Зандер, Поггензе и Тилинг. (Особняком стоят чрезвычайно важные экспериментальные исследования американского физика, проф. Годдарда, о которых мы будем говорить в другом месте.)

Об опытах инж. Зандера мы уже говорили в предыдущей главе. Ракета Поггензе (1931 г.) при весе 13 кг имела в длину $3\frac{1}{2}$ м и несла с собою метеорологические приборы-самописцы, а также фотоаппарат и измеритель ускорения. Приборы были скреплены с парашютом, который при испытании ракеты автоматически раскрывался в высшей точке подъема и благополучно доставлял свой груз на землю.

Инж. Тилинг при своих опытах в конце 1931 г. пускал ракеты $6\frac{1}{2}$ кг весом на высоту 8 км; длина ракет 190 см, диаметр 6,5 см. Они переосиились на расстояние 18 км. Он проектировал пуск ракет, снабженных гиростабилизаторами, на высоту 10—15 км для исследования стратосферы. Им же был намечен план переброски почты с материка на близлежащие острова помощью пороховых ракет его конструкции.

Этим планам не суждено было осуществиться: в октябре 1933 г. талантливый инженер погиб при взрыве своей лаборатории.

Последней новинкой в применении пороховых ракет является использование их для почтовых надобностей. Пока это осуществлено, сколько известно автору, только в одном пункте Австрии, там, где гористая местность делает невозможным пользование аэропланом, а доставка почты наземным транспортом крайне медлена из-за бездорожья. Почтовую кладь (примерно из сотни отправлений) заделывают внутрь ракеты, заботясь, конечно, чтобы корреспонденция не пострадала при

горенин заряда. Такую почтовую ракету пускают в сторону ближайшего почтового отделения, в нескольких километрах от пункта отправления. Дело налажено так хорошо, что почта берет даже заказные и служебные письма. Размеры ракеты; 25 см в диаметре и почти в рост человека в длину. Вес — 30 кг, из которых 20 кг приходится на заряд (порох особого состава, составляющего секрет изобретателя этих ракет, и. Шмидля). До августа 1932 г. было отправлено 13 почтовых ракет; более поздних сведений не имеется.

Очерк истории пороховой ракеты был бы не полон, если бы мы не остановились подробнее на проекте использования пороховой ракеты в качестве двигателя для летательного аппарата, — проекте Н. И. Кибальчича, вскользь упомянутом ранее (стр. 50 и 62). Этот важнейший эпизод в истории развития идеи ракетного летания может считаться исходным пунктом звездоплавания и потому заслуживает более подробного рассмотрения.

XI. ЛЕТАТЕЛЬНАЯ МАШИНА КИБАЛЬЧИЧА.

Мысль о летательной машине занимала Кибальчича еще в то время, когда он жил и работал на свободе. Воздухоплавание в то время было в жалком состоянии. Люди умели подниматься над землей на воздушных шарах, но становились в воздухе игрушкой стихии; управляемых воздушных кораблей еще не существовало, и шар несло в ту сторону, куда дул ветер. Кибальчич мечтал о полном покорении воздуха, когда человек сможет совершать свой полет в желаемом направлении.

«Какая сила должна быть употреблена, чтобы привести в движение такую машину? — размышлял Кибальчич. Сила пара здесь не пригодна... Паровая машина громоздка сама по себе и требует много угольного нагревания для приведения в действие. Какие бы приспособления ни были приделаны к паровой машине — вроде крыльев, подъемных винтов (пропеллеров) и пр. — паровая машина не в состоянии будет поднять самое себя на воздух».

Напомним, что двигателей внутреннего горения, разре-

шивших впоследствии проблему авиации, в те годы еще не существовало. Вот почему от паровой машины мысль революционера-изобретателя обратилась сразу к электродвигателю:

«В электродвигателях гораздо большая доля переданной энергии утилизируется в виде работы, но для большого электродвигателя, нужна опять-таки паровая машина. Поло-

жим, что паровая и электродвигательная машины могут быть установлены на земле, а гальванический ток может по проволокам, наподобие телеграфных, передаваться воздухо - плавательному прибору, который, скользя, так сказать, особой металлической частью по проволокам, получает ту силу, которую можно привести в движение крылья или другие подобные приспособления снаряда. Подобное устройство летательного снаряда во всяком случае было бы неудобно, дорого и не



Рис. 20. Николай Иванович Кибальчич.

представляло бы никаких преимуществ перед движением по рельсам».

Не может ли однако человек обойтись совсем без механических источников энергии, а летать силою своих мускулов, как ездит велосипедист? Мысль Кибальчича работала и в этом направлении. Ему было известно, что «многие изобретатели основывают движение воздухоплавательных сна-

Зовут меня
От роду имею
Вероисповедания
Происхождение и народность
Звание

Место рождения и место по-
стоянного жительства

Занятие
Средства к жизни
Семейное положение

Экономическое положение роди-
телей

Место воспитания и на чей счет
воспитывался

Причина неокончания курса в
случае выхода из заведения
с указанием самого заведения

Был ли за границей, где и
когда именно

Николай Иванович Кибальчич
27 лет
православного
сын священника, русский
был студентом института инже-
неров путей сообщения
в Черниговской губернии, Кро-
левецкого уезда, заштатном
городе Короп
литературный труд
заработка от литературн. тоца
холост. имею двух родных
братьев и двух сестер
родителей нет в живых

сначала в институте инженеров
путей сообщения, а затем в
медицинско-хирургической акаде-
мии, на собственный счет
из медицинско-хирургической акаде-
мии выпал в 1875 г. вслед-
ствие привлечения меня по
политическому делу, а из ин-
ститута, в котором пробыл
с 1871 по 1873 год, перешел
в академию, пожелав переме-
нить специальность
не был

Биографические сведения о Н. И. Кибальчиче.
(Из показаний Кибальчича 20 марта 1881 г.)

рядов на мускульной силе человека. Беря типом устройства
своих проектируемых машин птицу, они думают, что можно
устроить такие приспособления, которые, будучи приведены
в движение собственной силой воздухоплавателя, позволят
ему подниматься и летать по воздуху. Я думаю, что если и
возможно устроить такого типа летательное приспособление,
то оно все-таки будет иметь характер игрушки и серьезного
значения иметь не может».

«Какая же сила применима к воздухоплаванию?» —
снова и снова задавал себе вопрос Кибальчич и, наконец, на-
пал на мысль, которая представлялась ему единственным ре-
шением задачи. Порох! Сила взрывчатых веществ. «Никакие
другие вещества в природе не обладают способностью
развивать в короткий промежуток времени столько энергии,
как взрывчатые».

С действием этих веществ Кибальчич был знаком прекрасно. Еще до вступления в партию Народной воли (1879 г.) он, предвидя, что партии в ее террористической борьбе придется прибегнуть к таким веществам, как динамит, решил изучить приготовление и употребление этих веществ. «С этой целью, — писал он в своих показаниях, — я предварительно занимался практически химией, а затем перечитал по литературе взрывчатых веществ все, что мог достать. После этого я у себя в комнате добыл небольшое количество нитроглицерина и таким образом практически доказал возможность приготовлять нитроглицерин и динамит собственными средствами». Кибальчич изобрел и сам изготовил те бомбы, которые были брошены под карету Александра II. Для этого ему «приходилось придумывать много новых, нигде не употреблявшихся приспособлений». Принимал он деятельное участие и в подготовке подкопа на Садовой улице, где должен был проехать царь. Он рассчитал, «какое количество динамита необходимо для того, чтобы взрыв, во-первых, достиг цели, а во-вторых — не причинил вреда лицам, случившимся на тротуаре при проезде государя, а также прилежащим домам».

«Но каким образом, — спрашивал Кибальчич, — можно применить энергию газов, образующихся при воспламенении взрывчатых веществ, к какой-либо продолжительной работе? Это возможно только под тем условием, если та громадная энергия, которая образуется при горении взрывчатых веществ, будет образовываться не сразу, а в течение более или менее продолжительного промежутка времени». При таких условиях работает прессованный порох в ракетах. Кибальчич ясно представлял себе причину полета ракеты — гораздо лучше, чем некоторые специалисты нашего времени, наивно полагающие, будто ракета струей вытекающих из нее газов отталкивается от окружающего воздуха. Он понимал, что окружающая среда только задерживает полет ракеты; движущей же силой являются газы, напирающие на ракету изнутри.

Размышляя в этом направлении, Кибальчич пришел к идеи реактивного самолета, т. е. летательной машины,

устроениои по принципу ракеты. Надо было разработать эту мысль, изложить ее в виде проекта и опубликовать. Но революционная деятельность настолько поглотила все силы Кибальчича, что для подобной ракеты у него не нашлось времени. Наступило событие 1 марта: царь убит бомбой Кибальчича, сам Кибальчич схвачен и заключен в Петропавловскую крепость; его ожидает смертная казнь. Чем же занят революционер в последние дни своей жизни?

«Когда я явился к Кибальчичу как назначенный ему защитник, — рассказывал суду В. Н. Герард, — меня прежде всего поразило, что он был занят совершению иным делом, ничуть не касающимся настоящего процесса. Он был погружен в изыскание, которое он делал о каком-то воздухоплавательном снаряде; он жаждал, чтобы ему дали возможность написать свои математические изыскания об этом изобретении. Он их написал и представил по начальству».

Этот замечательный документ сохранился до наших дней. Он озаглавлен автором так:

«Проект воздухоплавательного прибора бывшего студента Института инженеров путей сообщения Николая Ивановича Кибальчича, члена русской социально-революционной партии».

«Находясь в заключении, за несколько дней до своей смерти, я пишу этот проект, — такими словами начинается техническое завещание Кибальчича. — Я верю в осуществимость моей идеи, и эта вера поддерживает меня в моем ужасном положении.

«Если моя идея после тщательного обсуждения учеными-специалистами будет признана осуществимой, то я буду счастлив тем, что окажу громадную услугу родине и человечеству. Я спокойно тогда встречу смерть, зная, что моя идея не погибает вместе со мною, а будет существовать среди человечества, для которого я готов был пожертвовать своею жизнью.

«Вот схематическое описание моего прибора. В цилиндре *A*, имеющем в нижнем дне отверстие *C*, устанавлива-

вается по оси пороховая свечка *К* (так буду я называть цилиндринки из прессованного пороха). Цилиндр *А* посредством стоек *НН* прикреплен к средней части платформы *Р*, на которой должен стоять воздухоплаватель. Для зажигания пороховой свечки, а также для устанавливания новой свечки на место сгоревшей, должны быть придуманы особые автоматические механизмы... Все это легко может быть разрешено современной техникой.

«Представим теперь, что свеча *К* зажжена. Через очень короткий промежуток времени цилиндр *А* наполняется горячими газами, часть которых давит на верхнее дно цилиндра, и если это давление превосходит вес цилиндра, платформы и воздухоплавателя, то прибор должен подняться вверх...

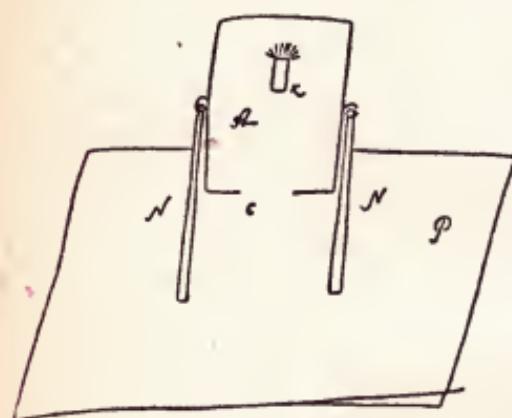


Рис. 21. Набросок проекта летательной машины Кибальчича, устроенной по принципу ракеты.

Давлением газов прибор должен подняться очень высоко, если величина давления газов на верхнее дно будет все время поднятия превышать тяжесть прибора.

«Таким путем воздухоплавательный прибор может быть поставлен по отношению к воздушной среде в таком же положении, как неподвижно стоящее судно по отношению к воде. Каким же образом можно двинуть теперь наш аппарат в желаемом направлении? Для этого можно предложить два способа. Можно употребить второй подобный же цилиндр, установленный только горизонтально и с обращенным не вниз, а в сторону отверстием в дне. Для того же, чтобы горизонтальный цилиндр можно было устанавливать в каком угодно направлении, он должен иметь движение в горизон-

тальной плоскости. Для определения направления может служить компас. Но можно ограничиться и одним цилиндром, если устроить его таким образом, чтобы он мог быть наклонен в вертикальной плоскости, а также мог бы иметь конусообразное движение. Наклонением цилиндра достигается вместе и поддерживание аппарата в воздухе и движение в горизонтальном направлении».

Этот проект революционера-изобретателя постигла трагическая судьба. Кибальчич просил представить его на суд специалистов, и ему это было обещано. С нетерпением ждал приговоренный к смерти суждения о ценности его заветной мысли. Близился день казни, а ответа не было. За два дня до казни Кибальчич подал министру внутренних дел следующее прошение: «По распоряжению вашего сиятельства мой проект воздухоплавательного аппарата передай на рассмотрение технического комитета. Не можете ли вы, ваше сиятельство, сделать распоряжение о дозволении мне иметь свидание с кем-либо из членов комитета по поводу этого проекта и позже завтрашнего утра или по крайней мере получить письменный ответ экспертизы, рассматривавшей мой проект, тоже не позже завтрашнего дня».

Ответа не последовало. Кибальчич был обманут: его проект никуда дальше департамента полиции не пошел и никем не рассматривался. Чья-то властная, но черствая рука написала на его предсмертном завещании следующую резолюцию:

«Давать это на рассмотрение ученых теперь едва ли будет своевременно и может вызвать только неуместные толки».

Чиновники поступили с проектом по-чиновничьи: запечатали в конверт, подшили к делу и похоронили в архиве. Нужды нет, что этим обрекалась на забвение замечательная техническая идея, одна из самых смелых, какие когда-либо были высказаны. 36 лет оставалась она неизвестной всему миру, пока революция 1917 года не сняла запоров с дверей полицейского архива. Только тогда дошла до нас заветная мысль Кибальчича.

На языке техники наших дней изобретение Кибальчича должно быть названо не воздухоплавательным прибором, не

самолетом, а звездолетом, потому что этот аппарат мог бы двигаться и в абсолютной пустоте межзвездных пространств. Кибальчич не подчеркивает этого обстоятельства, являющегося на наш взгляд наиболее замечательной особенностью его изобретения. Не подчеркивает он этого вероятно потому, что в его эпоху, когда люди не умели еще хорошо летать в атмосфере, несвоевременно было думать о полетах за ее пределами. Но по существу это был первый шаг в истории звездоплавания.

На этом заканчивается очерк истории пороховой ракеты. Прежде чем перейти к обозрению современного состояния ракетного дела, необходимо познакомить читателя с механикой ракеты, с условиями ее движения и с вытекающими из них перспективами звездоплавания.

XII. ИСТОЧНИК ЭНЕРГИИ РАКЕТЫ.

Ракета — прибор своеобразный, для большинства людей совершение непривычный. С теорией его движения мало кто знаком вне тесного круга специалистов. Механика ракеты разработана совсем недавно, так что даже и от сведущих профессионалов-пиротехников приходится порою слышать о ракете весьма превратные суждения. Директор известной ракетной лаборатории в Шпандау, лучшей в мире, напечатал в 1928 г. интересную статью о ракетах, где высказал, между прочим сомнение в том, что ракета может работать в пустоте... И это спустя десятилетие после опубликования работы Годдарда, на ряде опытов доказавшего обратное! В той же статье немецкий специалист утверждает, что скорость ракеты к концу горения «не может превысить той, с какой пороховые газы вытекают из ракеты».* Утверждение это, верное для пушечного снаряда, совершенно ошибочно для ракеты, скорость которой, как увидим, может во много раз превосходить скорость струи вытекающих газов.

* См. «Umschau» № 22, 1928 г.

Познакомимся же поближе с условиями движения ракеты; необходимо вооружиться этими знаниями, чтобы правильно разбираться в вопросах звездоплавания.

Начнем с источника энергии ракеты. Таким источником могут быть как вещества взрывчатые, так и горючие. В чем главное отличие одних от других? В том, что взрывчатые вещества содержат необходимый для горения кислород в самих себе, между тем как вещества, называемые горючими, заимствуют его извне. Порох, нитроглицерин, пироксилин — вещества взрывчатые; нефть, светильный газ, спирт — горючие. Впрочем, резкой границы между телами обоего рода провести нельзя: одно и то же вещество может быть отнесено то к взрывчатым веществам, то к горючим, смотря по условиям горения. Уголь при обычных условиях есть горючее. Но тот же уголь является сильно взрывчатым веществом, когда в виде мелкого порошка он облит жидким кислородом и подожжен. Точно так же бензин, горящий на открытом воздухе — безвредное горючее, а смешанный в газообразном состоянии с воздухом должен быть назван сильно взрывчатым веществом.

Для движения ракеты необходимо, чтобы внутри нее нечего сгорало или взрывалось и чтобы газообразные продукты этой реакции с большей скоростью устремлялись по одному направлению. Какое же вещество всего выгоднее избрать в качестве такого материала? Конечно такое, которое дает продуктам своего сгорания наивысшую скорость.

Можно теоретически вычислить, какая предельная скорость отброса возможна при сгорании в ракете того или иного вещества. Мы уже выполняли ранее подобные расчеты, когда определяли высший предел скорости пушечного снаряда. Здесь придется сделать точно такое же вычисление. В самом деле: продукты сгорания или взрыва получат наибольшую скорость тогда, когда запас тепловой энергии, развиваемый при горении, полностью перейдет в живую силу движения струн вытекающих газов. Нами получена была раньше (гл. VII) соответствующая скорость для черного пороха (2400 м): это значит, что газы, вытекающие из по-

роховой ракеты, не могут приобрести скорость больше 2400 м в сек. Замечательно, что в то время, как в огнестрельном орудии не удается (и по мнению специалистов никогда не удается) достигнуть более трети этой предельной скорости, в новейших пороховых ракетах (Годдарда) уже почти достигнута максимальная скорость истечения.

Но порох, в особенности черный, — вовсе не самое энергосмкое вещество; он значительно уступает в этом отношении веществам горючим — керосину, спирту, даже дровам. Килограмм черного пороха способен развить при взрыве менее 700 б. калорий теплоты: такова «теплотворная способность» пороха, служащая мерой заключенной в нем энергии. Теплотворная же способность горючих веществ, если относить ее к весу горючего вместе с весом необходимого для горения кислорода, * гораздо больше. Топить печи порохом было бы безусловно невыгодно. Тем более невыгодно пользоваться им для движения ракет.

Наиболее богатым источником энергии для ракет был бы водород, сгорающий с чистым кислородом. Сделаем расчет предельной скорости вытекания продуктов такого горения. Установлено опытом, что 1 кг водорода, сгорая в чистом кислороде, выделяет 26 000 больших калорий тепла. (Правда, часто указывают еще большее число, но при этом не учитывают того, что при высокой температуре около 10% образующегося водяного пара диссоциирует, т. е. вновь распадается, и реакция горения не доходит до конца). Продуктом горения является 9 кг водяного пара. Каждому килограмму продуктов горения сообщается следовательно $\frac{26\,000}{9}$ т. е. 2900 б. калорий. Если бы вся эта тепловая энергия

* Обычно приводимые в справочных книгах цифры теплотворной способности горючих веществ нельзя непосредственно сравнивать с теплотворной способностью пороха. Надо принять в расчет то, что взрывчатые вещества при сгорании потребляют свой собственный кислород, горючие же заимствуют его извне. Относя число калорий к весу горючего, следует поэтому включать в этот вес также и вес потребляемого кислорода. Добавка довольно значительна — больше веса самого горючего: килограмм угля потребляет при сгорании 2,2 кг кислорода, 1 кг нефти — 2,8 кг кислорода и т. д.

полностью перешла в энергию поступательного движения газовых частиц, то каждый килограмм отбрасываемых газов обладал бы кинетической энергией в 2900×427 кгм — потому что 1 б. калория, превращаясь полностью в механическую энергию, дает 427 кгм работы. С другой стороны, обозначив скорость частиц в струе вытекающих газов буквой c , имеем, что живая сила каждого килограмма отбрасываемых ракетой газов равна, согласно правилам механики:

$$\frac{1}{9,8} \times \frac{c^2}{2} = \frac{c^2}{19,6} \text{ кгм.}$$

Имеем уравнение:

$$2900 \times 427 = \frac{c^2}{19,6},$$

откуда находим, что скорость $c = 4970$ м.

Итак, предельная скорость частиц газовой струи, вытекающей из дюзы водородо-кислородной ракеты, — около 5 км в секунду.

Сходный расчет для других видов горючего дает следующие скорости вытекания:

Жидкий кислород и спирт	4400 м
Жидкий кислород и бензин	4600 "
Нитроглицерин	3660 "

Практически удавалось до сих пор добиться лишь 60% этих теоретических скоростей, а для кислорода с бензином (горючего ракеты Германского общества звездоплавания) — даже меньше: 2200 м.

Во всяком случае самым выгодным для ракеты источником энергии являются не взрывчатые вещества, а такие «мирные» горючие, как водород, нефть, бензин.

Взрывчатые вещества имеют ту особенность, что они освобождают заключающуюся в них энергию почти мгновенно — во много раз быстрее, чем например смесь нефти и кислорода. Но, как потом увидим, продолжительность горения не влияет на величину окончательной скорости, приобретаемой ракетой (в среде без тяжести). То, что ценно для

огнестрельного оружия, оказывается бесполезным для ракеты.

Помимо большой энергоемкости, горючие жидкости имеют перед взрывчатыми веществами еще и то преимущество, что горение их легко поддается регулированию, между тем как взрывание пороха, раз начавшееся, не может быть остановлено, пока не сгорит весь заряд. А для плавного пуска ракеты необходимо иметь возможность регулировать ход горения.

Какому из горючих веществ должны мы отдать предпочтение при выборе заряда для ракеты? Мы уже видели, какое большое значение имеет в этом случае величина теплотворной способности. Более обстоятельное рассмотрение вопроса показывает, однако, что калорийность горючего не является здесь единственным решающим фактором. Скорость вытекания продуктов горения определяется формулой, составленной из нескольких множителей, среди которой имеется и так называемая «удельная газовая постоянная». * Так как наибольшую газовую постоянную имеет водород, обладающий вдобавок и весьма высокой теплотворной способностью, то жидким водородом с жидким кислородом был бы самым выгодным горючим для ракеты, ** если бы не высокая стоимость жидкого водорода и его малый удельный вес (0,07); сжиженный водород требует объемистых резервуаров и слишком понижает так называемую «поперечную нагрузку» ракеты, делая звездолет мало способным преодолевать сопротивление атмосферы. Повидимому, самое подходящее по энергоемкости и стоимости жидкое горючее — смесь бензина с жидким кислородом, более дешевое даже, чем черный порох.

В литературе (особенно русской) по звездоплаванию не-

* Газовой постоянной называется величина выражения

$$\frac{p_0 V_0}{T_0},$$

где p_0 — давление газа (в динах на см^2), V_0 — объем газа в см^3 , $T_0 = 273$.

** Еще выгоднее был бы так называемый одноатомный водород: атомы его при обратном соединении в молекулы H_2 выделяют около 100 000 калорий на килограмм.

однократно высказывалась мысль воспользоваться в качестве заряда для ракеты такими горючими составами, которые, обладая высокой теплотворной способностью, дают не газообразный, а твердый продукт сгорания (порошкообразное тело). Предложение это совершенно неприемлемо. Твердый продукт сгорания не обладает никакой скоростью вытекания: он оседает на стенах дюзы. Достаточно вспомнить, что «газовую постоянную» нужно придать равной нулю. Нерационально также и подмешивание к горючим жидкостям таких веществ, которые дают твердый продукт сгорания, в расчете на то, что газы при вытекании будут увлекать с собою и частицы плотных веществ. Такое увлечение не может не сопровождаться соответствующим уменьшением скорости газового потока (согласно закону сохранения энергии).

Весьма важный вопрос, связанный с горючим, — температура горения: не будет ли она настолько высока, что расплавит стеки камеры сгорания? По мнению проф. Оберта, выдающегося исследователя вопросов звездоплавания, температура в камере сгорания будет около $1500-1800^{\circ}$. При такой температуре технически вполне возможно оградить топку от расплавления.

XIII. МЕХАНИКА ПОЛЕТА РАКЕТЫ

Мы подошли к другой стороне механики ракеты: к вопросу о том, от каких обстоятельств зависит окончательная скорость ракеты и — что не менее важно уяснить себе — от каких обстоятельств она не зависит. Теоретический вывод этих соотношений дан в конце книги. Здесь приводим лишь окончательный результат.

Математический анализ устанавливает, что в среде без тяжести (для простоты пока отвлекаемся от тяжести) окончательная скорость, приобретаемая ракетой после горения, зависит только от двух обстоятельств:

1) от той скорости, с какой вытекают из ее трубы газообразные продукты горения;

2) от отношения первоначальной массы ракеты к ее

окончательной массе, т. е. от отношения массы ракеты до горения к массе ее после горения.

Если первоначальную массу ракеты вместе с запасом горючего обозначим через M_1 , а конечную массу, когда заряд выгорит, — через M_k , то скорость, приобретаемая ракетой к концу горения, зависит от величины дроби:

$$\frac{M_1}{M_k}.$$

Ни от каких других причин окончательная скорость ракеты в среде без тяжести не зависит. Это — замечательный результат. Оказывается, что продолжительность и порядок горения никак не влияют на величину приобретаемой ракетой скорости: «Происходит ли горение равномерно или нет, длится ли оно секунды или тысячелетия — это все равно; даже перерывы ничего не значат» (Цнолковский). Второй поучительный вывод тот, что скорость ракеты не обусловливается вовсе, как можно было бы ожидать, абсолютным количеством сожженных веществ; она зависит лишь от отношения массы этих веществ к массе незаряженной (вернее — разряженной) ракеты. Маленькая ракета, заряженная несколькими граммами горючего, может приобрести такую же окончательную скорость, как и исполинская ракета с зарядом в сотни или тысяч тонн, — если только окончательная масса ракеты в обоих случаях составляет одинаковую долю первоначальной.

Читатель должен также окончательно отрешиться от распространенного представления о ракете, как об аппарате, отталкивающемся от воздуха. Это старинное ходячее мнение потому так живуче, что для поверхностного суждения кажется естественным и бесспорным. Хотя правильный взгляд на механизм полета ракеты установлен уже в эпоху Ньютона, заблуждение это владеет большинством умов еще и в наши дни, мешая правильно разбираться в вопросах ракетного летания.

Уместно остановиться здесь и на другом заблуждении более тонкого характера. Против возможности межпланетных

перелетов выдвигается нередко следующий довод. На земном шаре не существует такого горючего, энергия которого, превращенная в механическую работу, была бы достаточна для переноса его самого хотя бы на Луну. Килограмм наиболее энергоемкого горючего — смеси водорода с кислородом — развивает не более 2900×427 , т. е. 1 240 000 км. Между тем, чтобы удалить 1 кг вещества с земной поверхности на расстояние Луны, требуется совершить работу выше 6 000 000 км. Отсюда делают вывод, что горючее, которое даже самого себя не может унести на Луну, тем более бессильно доставить туда еще какой-нибудь груз. Значит, межпланетные путешествия — несбыточная мечта; все стремления ее осуществить обречены на полную неудачу.

Рассуждения подобного рода, хотя и высказываются зачастую следующими в других отношениях авторами, свидетельствуют о полном незнакомстве с условиями работы ракеты. Забывают, что ракета вовсе не несет с собою запаса горючего на протяжении всего пути. Она сжигает и отбрасывает свое горючее еще по соседству с Землей, в первые несколько минут полета; весь же остальной путь ракета летит за счет энергии, запасенной в течение этих немногих минут горения.

Кроме того, надо помнить, что межпланетная ракета расходует массу горючего, значительно превосходящую массу полезного груза ракеты.

Обратимся теперь к языку математических символов, чтобы отчетливее охватить условия движения ракеты. Обозначим, как прежде, начальную массу ракеты, т. е. массу ее вместе с зарядом, через M_i ; массу ракеты после израсходования заряда, ее конечную массу — буквой M_k . Скорость, с какою продукты сгорания удаляются от летящей ракеты, обозначим буквой c . Наконец, скорость, приобретаемую самой ракетой по израсходовании запаса горючего (в количестве $M_i - M_k$) обозначим через v .

Между этими четырьмя величинами M_i , M_k с и v существует зависимость, впервые установленная нашим соотечественником К. Э. Циолковским; мы вправе называть ее «формулой Циолковского». А именно:

для всякой ракеты, летящей в пустоте и в среде без тяжести, справедливо следующее равенство («уравнение ракеты»):

$$\frac{M_i}{M_k} = 2,72^{\frac{v}{c}}.$$

Значение букв, входящих в уравнение ракеты, нам известно. Что же касается фигурирующего в нем числа 2,72, то знакомые с математикой, конечно, узнают в нем основание натуральных логарифмов ($e = 2,71828\dots$).

Рассмотрим несколько следствий из этого уравнения. *

Прежде всего мы видим, что ракета может двигаться во много раз быстрее продуктов сгорания — в противоположность пушечному снаряду, который не может мчаться быстрее, чем толкающие его пороховые газы. Действительно, если мы желаем, чтобы ракета двигалась в 10 раз быстрее вытекающих из нее газов, т. е. чтобы отношение $\frac{v}{c}$ равнялось 10, мы должны положить в формуле ракеты $\frac{v}{c} = 10$; тогда $\frac{M_i}{M_k} = 2,72^{10} = 2200$, т. е. заряженная ракета должна быть в 2200 раз тяжелее незаряженной; или, иными словами — заряд должен по весу составлять $\frac{2199}{2200}$ -ю долю веса ракеты. Теоретически, это возможно, практически же, конечно, неосуществимо. Но при меньших значениях $\frac{v}{c}$ получаются для $\frac{M_i}{M_k}$ более благоприятные соотношения. Так, если скорость ракеты должна только вдвое превышать скорость вытекающих газов, то отношение

$$\frac{M_i}{M_k} = 2,72^2 = 7,4.$$

— * Путем преобразования можно придать предыдущему уравнению иной вид, а именно:

$$q = M_k \cdot (2,72^{\frac{v}{c}} - 1),$$

т. е. масса заряда q равна массе M_k полезного груза, умноженной на выражение в скобках.

Это значит, что вес заряда должен составлять $\frac{64}{74}$, т. е. 87% веса ракеты.

Вот несколько частных случаев.

Отношение $\frac{v}{c}$ скорости ракеты к скорости вытекания газов.	1	2	3	4	5	10
Отношение $\frac{M_1}{M_2}$ веса заряженной ракеты к весу незаряженной	2,72	7,4	20,1	54,6	148	2200

Итти далеко в смысле увеличения скорости ракеты, как видим, в реальных условиях не удастся: числа второй строки растут чересчур стремительно. Если бы мы пожелали например добиться скорости ракеты в 20 раз большей скорости вытекания газов, нам пришлось бы зарядить ее количеством горючего, которое в 50 миллионов раз больше веса незаряженной ракеты! Напомним, что в цистерне с керосином содержимое только в 13 раз тяжелее тары; даже в пчелиной ячейке мед весит всего в 60 раз больше, чем восковая оболочка. Технике, вероятно, никогда не удастся соорудить ракету, которая в заряженном состоянии превышала бы вес незаряженной ракеты хотя бы только в 100 или даже в 50 раз. Едва ли поэтому на практике придется иметь дело со скоростями ракеты, превышающими скорость продуктов горения более чем в 4 раза. Отсюда понятно, как важно для развития ракетного дела добиться большей скорости вытекания газов. Каждая лишняя сотня метров скорости газов создает заметную экономию в грузе горючего, который берет с собою ракета.

Становится очевидной необходимость перехода от пороха к горючим жидкостям для достижения значительных скоростей полета. Если для ракет «земного» назначения порох оказывается еще достаточно энергоемким зарядом, то для

перелетов космических он уже совсем непригоден. В виде примера сделаем два расчета:

1. Какой заряд пороха необходим ракете, предназначаемой для переброски бомбы в 50 кг весом с максимальной скоростью 500 м в сек.?

Пусть скорость вытекания пороховых газов из дюзы равна 1000 м в сек. (половине достигнутой в опытах Годдарда). Если искомый заряд x , то по формуле Циолковского:

$$\frac{M_t}{M_k} = \frac{50+x}{50} = 2,72^{\frac{500}{1000}} = \sqrt{2,72} = 1,6.$$

Легко вычислить, что $x = 30$ кг. При скорости вытекания пороховых газов 2000 м в сек. достаточно для этого еще меньший заряд — 14 кг.

2. Какой заряд необходим для переброски одной тонны полезного груза с Земли на Луну?

Чтобы долететь до Луны с наименьшим расходом горючего, ракета должна быть снабжена запасом энергии, отвечающим скорости 12 240 м в сек. (Приложение 4-е). Возьмем наибольшую скорость вытекания пороховых газов, 2400 м в сек., и составим уравнение:

$$\frac{M_t}{M_k} = \frac{x+1}{1} = 2,72^{\frac{12240}{2400}} = 2,72^{5,1} = 160.$$

Отсюда $x = 159$. Заряд должен составлять $\frac{159}{160}$ веса ракеты; на долю полезного груза остается 0,6% общего веса. Излишне говорить, что это конструктивно неосуществимо.

Пользуясь же жидким горючим, со скоростью вытекания газов 4000 м в сек., мы получаем гораздо более благоприятные соотношения:

$$\frac{x+1}{1} = 2,72^{\frac{12240}{4000}} = 2,72^{3,06} = 20,$$

откуда $x = 19$. Заряд составляет $\frac{19}{20}$ общего веса, и на долю полезного груза приходится уже 5%.

Читателю должна быть понятна теперь та задача, которую поставили перед собой работники звездоплавания на нынешнем этапе его развития: во что бы то ни стало изобрести ракету с жидким зарядом. Будущее имеют только такие ракеты; без них заманчивые цели звездоплавания никогда не будут претворены в действительность. В дальнейших главах мы побеседуем о результатах этих изобретательских стремлений.

Перейдем теперь к следующему пункту механики реактивного движения. Как вычислить силу, с какой продукты горения давят на ракету? Для этого достаточно знать количество ежесекундно потребляемого горючего и скорость вытекания газов. Расчет основан на элементарных положениях динамики. По закону противодействия, количество движения (mc), присущее вытекающим газам, в каждый момент равно количеству движения (Mv) самой ракеты. Последнее же равно натиску силы, увлекающей ракету ($Ft = Mv$). Значит (считая $t = 1$ сек.), имеем, что искомая сила напора на ракету равна

$$F = mc$$

где m — масса ежесекундно потребляемого горючего, а c — секундная скорость газовой струи. Если, например, ракета сжигает 160 г бензина в секунду, а продукты сгорания вытекают со скоростью 2000 м = 200 000 см в сек., то сила напора на ракету (или сила тяги) составляет

$$160 \times 200 000 = 32 000 000 \text{ дин} = \text{около } 32 \text{ кг.}$$

В связи с этим у немецких работников ракетного дела принято характеризовать ракетный мотор такою дробью:

$$\frac{\text{потребл. горючее в сек. (в кг)}}{\text{сила напора газов (в кг)}}$$

Например сейчас упомянутый мотор условно обозначается так:

$$\text{Тип } \frac{0,16}{32}.$$

Как раз такой мотор ставился, между прочим, на ракету берлинского «Союза звездоплавания»; он весил всего чет-

верть килограмма. Там же изготовлен и более сильный мотор типа $\frac{0,32}{64}$, весящий 1,5 кг. Три мотора типа $\frac{0,32}{32}$ достаточны, чтобы поднять в стратосферу ракету, построенную германскими звездоплавателями.

Нам предстоит еще рассмотреть вопрос о влиянии силы тяжести на полет ракеты. До сих пор мы вели расчеты в предположении, что земная тяжесть на ракету не действует. Вспомним однако, что под влиянием земной тяжести все тела близ поверхности Земли падают с секундным ускорением около 10 м. Отсюда прямо следует, что если ракета должна в среде без тяжести получить движение отвесно вверх с секундным ускорением 40 м, то, взлетая от Земли, она получит ускорение всего в 30 м. Далее, если собственное ускорение ракеты меньше ускорения земной тяжести, то такая ракета вовсе не будет подниматься на Земле, как бы долго ни продолжалось горение и сколько бы горючего ни было израсходовано. Наконец в случае равенства обоих ускорений ракета представляет картину, совершенно необычайную: она неподвижно висит над Землей все время, пока происходит горение, а по окончании его — падает на Землю.

Как видим, быстрота сгорания, обуславливающая нарастание скорости ракеты, определяет в среде тяжести судьбу ракеты; если горение идет слишком медленным темпом, отлет ракеты вовсе не состоится. Математическое рассмотрение вопроса (оно приводится в Приложении 3-м) показывает, что в условиях тяжести скорость отвесного поднятия ракеты всегда несколько меньше той, какую получила бы ракета, израсходовав равный запас горючего в среде без тяжести. Чем больше собственное ускорение ракеты по сравнению с ускорением тяжести, тем меньше различие между скоростью ракеты в среде без тяжести и в условиях тяжести. Но так как человеческий организм может безопасно переносить не более чем трехкратное увеличение земной тяжести, то при отлете с Земли придется практически весьма считаться с этим различием.

Кроме силы тяжести, отлету ракеты с поверхности Земли

должна препятствовать и атмосфера. Мы не можем рассматривать в этой книге влияние сопротивления воздуха на движение ракеты — вопрос этот чересчур сложен. Ограничимся указанием на то, что работа преодоления ракетой атмосферного сопротивления гораздо меньше, чем работа преодоления тяжести. При весе ракеты 10 т, площади поперечного сечения 4 м^2 и ускорении ее движения — 30 м, давление взрывных газов на нее будет равно 30 т; сопротивление же атмосферы, по расчетам К. Э. Циолковского, при хорошо обтекаемой форме ракеты, не будет превышать 100 кг. Проф. Оберт, германский теоретик звездоплавания, считает, что скорость ракеты, отсылаемой с Земли в бесконечность, уменьшается сопротивлением атмосферы всего на 200 м в сек. Для ракет земного назначения, пролетающих в атмосфере значительную часть пути, величина сопротивления больше, чем для космических. В случае отсылки, например, ракеты на Луну (при выборе наиболее экономного проекта) максимальная скорость достигается на высоте 1700 км — далеко за пределами атмосферы. Плотный же слой атмосферы, толщиной 50 км, прорезается с довольно умеренной скоростью, которая лишь на уровне 50 км достигает 1,7 км в сек. — величины порядка скорости снаряда сверх дальней артиллерии. Здесь, следовательно, нет места тем опасениям, которые нередко высказываются противниками звездоплавания — что ракета не в силах пробить воздушный панцирь нашей планеты. Точно так же и при возвращении из космического перелета снова на Землю ракета вступит в плотную часть нашей атмосферы вовсе не со скоростью, близкой к скорости метеоров.

Присутствие атмосферы, — отметим кстати, — не только не является препятствием к осуществлению межпланетных перелетов, но, напротив, должно быть рассмотриваемо как фактор, без которого они едва ли могли бы быть когда-нибудь реализованы. В самом деле: если атмосфера несколько увеличивает расход горючего при отлете с Земли, то зато она же создает огромную экономию горючего при возвращении ракеты из межпланетного рейса, давая возможность за-

тормозить ракету почти без расхода горючего (подробнее об этом будет сказано в другом месте).

Часто задают вопрос: может ли ракета в мировом пространстве изменить направление своего полета? Конечно может, и это достигается весьма простыми средствами. Так как ракета летит всегда в сторону, противоположную направлению вытекающей струи газов, то для изменения направления полета ракеты достаточно изменить направление газовой струи. Достичь этого можно двояко: либо сделать дюзу поворотной, либо установить близ ее отверстия руль направления. Таким путем пилот ракеты может изменить ее курс и даже вовсе повернуть ракету на 180° .

XIV. ЗВЕЗДНАЯ НАВИГАЦИЯ.

Скорости, пути, сроки.

Первое, что требует разрешения при обсуждении условий звездоплавания — это вопрос о скорости: какою скоростью необходимо снабдить отправляемый с Земли звездолет, чтобы он мог выполнить тот или иной межпланетный рейс? Некоторые из относящихся сюда числовых данных уже приводились ранее. Мы знаем, что круговой облет земного шара осуществляется при секундной скорости (за пределами атмосферы) в 7,9 км, а при затрате энергии, отвечающей скорости 11,2 км, звездолет совершенно освобождается от цепей земного тяготения. Земного, — но не солнечного. Ракета, которая ринется с Земли с такою скоростью в направлении годового движения нашей планеты, превратится как бы в самостоятельную планету, кружящуюся не около Земли, а около Солнца со скоростью 30 км в сек. Она сможет беспрепятственно удаляться от Земли по ее орбите, но не сможет еще уйти от власти Солнца, могучее притяжение которого будет удерживать ее на определенном расстоянии. Чтобы заставить ракету удалиться от Солнца, т. е. описывать более обширную орбиту, нужно своевременно увеличить ее скорость, либо же с самого начала бросить ее в пространство

с увеличенной скоростью. Если мы желаем, чтобы звездолет мог свободно перемещаться по всей планетной системе и даже вовсе покинуть царство нашего Солнца, мы должны снабдить его энергией, соответствующей скорости 16,7 км в сек. При скорости промежуточной между 11,2 км и 16,7 км ракета сможет долететь до орбиты любой из планет нашей системы. Какая же минимальная скорость нужна для достижения с Земли той или иной планеты? Расчет * дает следующие цифры:

Для достижения с Земли орбиты	Необходима минимальная начальная скорость (км/сек)
Меркурия	13,5
Венеры	11,4
Марса	11,6
Юпитера	14,2
Сатурна	15,2
Урана	15,9
Нептуна	16,2
Плутона	16,4

Здесь надо сделать два пояснения. Прежде всего слово «скорость» в этих случаях есть не столько мера быстроты передвижения, сколько мера запаса энергии звездолета. Вторых, не следует думать, что, покинув Землю с некоторою скоростью, звездолет сохраняет ее во все время перелета; нет, скорость в пути изменяется согласно второму закону Кеплера: звездолет движется тем медленнее, чем дальше уходит он от центра притяжения.

Будущему звездоплавателю придется отчаливать не только с Земли. В далеких странствованиях с посещением других планет он должен будет взлетать на своем корабле с их поверхности. Какие понадобятся скорости для освобождения от их притяжения? Это можно вычислить, зная ра-

* Как выполняются подобные расчеты, показано в конце книги.

диус планеты и напряжение тяжести на ее поверхности. * Результаты вычислены даны в следующей табличке:

Планета	Необходимая начальная скорость (км/сек)
Земля	11,2
Луна	2,4
Марс	5
Венера	10,3
Меркурий	3,7
Юпитер	60
Сатурн	35
Уран	22
Нептун	24
Плутон	4,9

Труднее всего было бы подняться с поверхности (фотосферы) Солнца, если бы это могло понадобиться: нужна секундная скорость в 618 км. Зато с лунной поверхности можно отлететь при скорости всего в 2,4 км, не слишком далекой от той, с какой пушечные ядра покидали жерло «Берты» при бомбардировке немцами Парнжа с расстояния 120 км.

Небесные тела, от которых всего легче отчаливать космическому кораблю — это астероиды и мелкие планетные спутники. Чтобы покинуть, например, поверхность одного из спутников Марса — самых крошечных из известных нам планетных лун, достаточно было бы сообщить ракете начальную скорость всего лишь 20 м в секунду. Отсюда ясно, какое важное значение приобретут в будущем подобные миниатюрные небесные тела в качестве удобных пристаней и рейдов для временных стоянок космических кораблей.

Зато высадка на Юпитер (и обратный взлет с него) совершило неосуществимы при тех средствах, которые мы можем предвидеть. Действительно, для подъема с Юпитера

* В Приложениях выведена соответствующая формула и сделан примерный расчет (стр. 173).

нужна начальная скорость 60 км в сек. — в 12 раз большая, чем скорость вытекания газа в водородной ракете. Но если $\frac{v}{c} = 12$, то $\frac{M_t}{M_k} = 2,7^{12} =$ около 160 000 (См. уравнение ракеты). Устроить ракете в 160 тысяч раз более легкую, чем заключенный в ней запас горючего, — конечно немыслимо. Вообще, посещение больших планет — Юпитера, Сатурна, Урана, Нептуна — вопрос, не разрешенный современной теорией звездоплавания.

От скоростей перейдем к маршрутам путешествий и к их продолжительности. С путями следования космических кораблей дело обстоит довольно своеобразно. Казалось бы, в просторе межпланетных пустынь самый естественный и выгодный путь — прямая линия. Где, как не в мировом пространстве, целесообразен был бы тот примитивный способ решения дорожного вопроса, помощью которого Николай I наметил некогда направление Октябрьской дороги — прокладывать пути по линейке? Между тем именно прямые направления являются в звездной навигации редким исключением, правилом же будут пути кривые. Кратчайший в геометрическом смысле путь окажется в практике звездоплавания настолько невыгодным в смысле расходования горючего, что им совершенно невозможно будет воспользоваться.

Мы поймем происхождение этого парадокса, если вспомним, что ракета, покидающая земной шар по направлению радиуса (точнее — нормали) земной орбиты, сохраняет и ту скорость, какую имеет земной шар, т. е. 30 км по направлению, перпендикулярному к радиусу. Если бы мы пожелали направить звездолет по кратчайшему пути на Марс в момент противостояния, то должны были бы прежде всего свести к нулю 30-ки скорость звездолета по касательной к земной орбите. Для уничтожения этой скорости нет другого средства, как сообщить ракете такую же скорость в противоположном направлении. Значит еще до начала собственно полета на Марс звездолет должен развить скорость 30 км в сек., для чего при нефтяном горючем потребовался бы запас его в 1500 раз тяжелее самой ракеты. Уже и это совершенно

неисполнимо, — а ведь нужно еще иметь запас горючего для сообщения ракете значительной скорости по направлению к орбите Марса; и иаконец понадобится весьма много горючего для безопасного спуска на Марс, так как, приблизившись под прямым углом к его движению, звездолет должен приобрести ту скорость, с какою Марс движется по орбите (24 км в сек). Общий итог настолько колоссален, что неосуществимость подобного полета становится совершенно беспорной.

Сходные затруднения представляются при полете по прямому пути и к другим планетам, безразлично — вищшим или

внутренним. Приходится поэтому отказаться от прямолинейных маршрутов и избрать иные пути. Как мореплаватели для передвижения парусных судов пользуются морскими и воздушными течениями, так звездоплаватели будут пользоваться притяжением Солнца, направляя свои корабли по путям, определенным законами небесной механики. А эти дороги — не прямые: естественный путь космического корабля — дуга

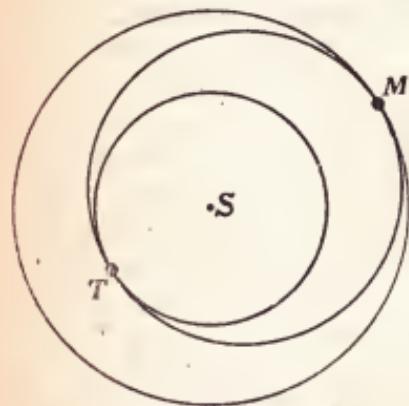


Рис. 22. Маршрут наицьгоднѣшаго перелета с Земли (*T*) на Марс (*M*).

эллипса, более или менее вытянутого. Как и всякое небесное тело, звездолет должен двигаться по коническому сечению.

Рассмотрим сначала путешествие на соседние с нами планеты — Марс и Венеру. Лунные маршруты сложнее, и о них мы поговорим особо.

Полет на Марс с наименьшим расходом энергии может быть осуществлен по эллиптическому пути, который охватывает земную орбиту и лежит внутри орбиты Марса, касаясь обеих орбит в начальной и конечной точках путешествия. Рис. 22 поясняет сказанное; *T* — положение Земли, *M* — по-

ложение Марса; эллипс TM — путь перелета. Ракета должна покинуть земной шар с такою скоростью, какая необходима, чтобы, подчиняясь законам небесной механики, направиться по эллипсу TM . Первоначальный запас скорости донесет ракету до точки M , где (если надлежащим образом выбрать момент отправления) будет находиться Марс; обозрев Марс, не снижаясь на него, пассажиры умчатся в ракете по другой половине эллиптического пути к исходной точке T . Но найдут ли они здесь в момент прибытия родную планету? Нет, потому что все путешествие по такому маршруту займет 519 суток, и Земля окажется далеко от своего прежнего положения.

Отсюда возникает необходимость выждать некоторый срок, пребывая в положении спутника Марса, прежде чем пуститься в обратный путь. По расчетам германского теоретика звездоплавания В. Гоманна, период выжидания при полете на Марс должен длиться 450 суток, так что все путешествие в оба конца отнимет 970 суток. Таков самый экономный, в смысле расхода горючего, маршрут. Сократить продолжительность возможно лишь за счет увеличения скорости, т. е. расхода горючего.

Для трехлетнего путешествия в мировом пространстве потребовалось бы прежде всего снабдить пассажиров огромным запасом пищи. Можно ли рассчитывать на изобретение в будущем каких-нибудь питательных пилюль, которые при ничтожном весе вполне насытят человека? Не входя в подробности, скажем прямо, что подобные мечты совершенно несбыточны. «Покуда человек остается человеком, а природа, в которой мы живем, не перестает быть сама собой, мечтать о насыщении человека несколькими таблетками так же мало основательно, как верить, что кто-либо мог пять тысяч человек насытить тремя хлебами» (Б. Завадовский: «Может ли человек насытиться таблеткой?»). Минимальный вес суточного пищевого пайка на одного человека не может быть ниже 600 г. Это составляет при путешествии на Марс запас пищи выше полутоны для каждого пассажира, а следовательно — много десятков тонн избыточного горючего.

Вообще, осуществление перелета на Марс встречает ряд самых серьезных затруднений, пути к разрешению которых в настоящее время еще не намечены.

Но как бы впоследствии ни были разрешены эти вопросы, лететь на Марс во всяком случае придется не по прямому пути в 60 миллионов километров, а по гораздо более длинному окружному пути, пользуясь даровою силою притяжения Солнца, нашего испытанного союзника в работе на Земле. «При путешествии на Марс и обратно, — говорил покойный теоретик звездоплавания И. Винклер — тяготение является врагом в течение десяти минут, зато в течение ряда лет — нашим другом».

Подобным же образом можно заставить работать Солнце и при перелете на другую нашу соседку — Венеру. Здесь также надо избрать кружной путь, по эллипсу, который в этом случае будет касаться извне орбиты Венеры и изнутри — орбиты Земли. Путешествие в один конец по такому эллипсу продлится 147 с небольшим суток, а полный оборот — 295 суток. Возвращение же на Землю без расхода горючего возможно только через два с лишним года, после 470-суточного ожидания в качестве спутника Венеры.

Впрочем инженером Гоманном разработан проект более кратковременного путешествия к Венере (без высадки) с возвращением на Землю: при сравнительно небольшом дополнительном расходе горючего в пути общая длительность перелета может быть сведена к 1,6 года. Тем же исследователем предложен маршрут $1\frac{1}{2}$ -годового путешествия с приближением к Марсу и к Венере (не ближе 8 миллионов км). Другой исследователь этого вопроса, немецкий инженер Пирке, разработал маршруты, уменьшающие продолжительность перелета на Марс до 192 суток, а на Венеру — до 97 дней; но эти маршруты связаны с гораздо большим расходом горючего. При желании еще более ускорить путешествие на Венеру, можно избрать путь по эллипсу, касающемуся орбит Земли и Меркурия. Этот маршрут отнял бы всего 64 дня, но, конечно, был бы еще менее экономичен.

Обратимся теперь к лунным путешествиям и рассмотрим

два проекта: первый — полет на Луну с высадкой на ней; второй — вылет за лунную орбиту с целью обозрения недоступной для нас «задней» стороны ночного светила. (Читателю, вероятно, известно, что Луна, обходя вокруг Земли, обращена к ней все время одной и той же своей стороной; противоположной стороны нашего спутника мы видеть не можем, и о физическом ее устройстве нам ничего не известно.)

Полет на Луну с высадкой на ней может быть наиболее экономно осуществлен по тому плану, который разработан был еще Жюлем Верном. Ради сбережения горючего надо направить ракету сначала по вытянутому эллипсу (рис. 23), один фокус которого совпадает с центром Земли, самая же удаленная от Земли точка находится в месте равного притяжения обоих небесных тел. (Для простоты мы считаем пока Луну неподвижной.) Путь по этому эллипсу в один конец, от Земли до точки A , ракета пролетит с запасом скорости, полученным при первоначальном горении, без дополнительного расхода горючего в дороге. Достигнув точки A , ракета, предоставленная самой себе, отправилась бы в обратный путь по другой половине эллипса. Но вмешательство пилота, пускающего на короткое время в действие взрывной механизм, сообщает ракете скорость такой величины и такого направления, что звездолет меняет курс: он следует по дуге другого, меньшего эллипса, которая и приводит его к поверхности Луны. Движение Луны по ее орбите кругом Земли изменяет вид пути ракеты, — но в общем он сохраняет S-образную форму с точкой перегиба на расстоянии 40 000 км от центра Луны.

Пополню схему некоторыми подробностями, основанными на моих расчетах (приведенных в Приложении 4-м). Ракета поднимается с земной поверхности сначала с небольшой ско-

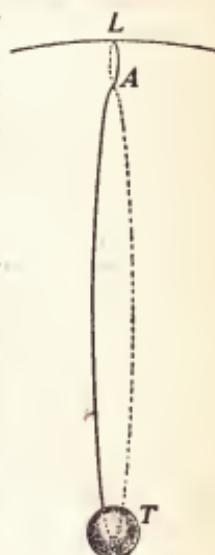


Рис. 23. Наи выгоднейший путь перелета с Земли (T) на Луну (L). Путь перегибается в точке (A) равного притяжения.

ростью, которая по мере взлета все возрастает и достигает максимума — 9780 м в сек. относительно Земли — минут через 6 от начала полета. К этому моменту ракета оставит далеко позади себя всю толщу атмосферы, так как будет находиться на высоте около 1700 км. Плотную часть атмосферы ракета пролетит с умеренной скоростью, не превышающей 1,3 км в сек. (на высоте 30 км). Отпадают поэтому опасения, что вследствие сопротивления атмосферы стеки звездолета расплавятся. Когда звездолет накопит скорость 9780 м, т. е. на высоте 1700 км, пилот прекращает работу ракетного мотора и предоставляет кораблю лететь по инерции, постепенно убавляя скорость под действием земного тяготения. Линии равного притяжения Землею и Луной звездолет достигает таким образом со скоростью, близкою к нулю. Отсюда начинается падение на Луну. Приблизившись к ее поверхности до расстояния 90 км, ракета должна повернуться дюзами к Луне и возобновить горение. Газы, вырываясь из дюз по направлению к Луне, замедляют своей реакцией стремительность падения и в течение одной минуты понижают его скорость от 2300 м до нуля.

Какова продолжительность этого путешествия? Вычисление дает следующий результат. От Земли до точки равного притяжения ракета будет взлетать 4,1 суток. Отсюда начинается падение на Луну. Если бы падение это совершилось только под действием притяжения Луны, оно длилось бы 1,4 суток (33,5 часа). Но ракета подвержена также притяжению Земли, замедляющему падение; расчет показывает, что земное притяжение удваивает продолжительность падения ракеты на Луну, так что общая длительность путешествия:

$$4,1 + 2,8 = 6,9 \text{ суток.}$$

Итак, перелет на Луну, — если вести его самым экономным образом в смысле сбережения горючего, — должен отнять целую неделю. При этом из 7 суток путешествия ракета летит под напором газов всего лишь 7 мин., остальное же время — по инерции.

Если технические условия позволят не быть столь эконом-

ными в горючем, то срок путешествия на Луну можно будет сократить. Так, если отослать звездолет со скоростью — на высоте 1600 км — 10 км в сек., он достигнет линии равного притяжения через 43 часа со скоростью 1500 м в сек., а отсюда долетит до Луны в 6 часов, употребив на весь перелет только двое суток.

При первых полетах однако нельзя будет осуществить сразу спуск на лунную почву, а придется лишь облететь вокруг Луны один или несколько раз на весьма близком расстоянии для тщательной рекогносцировки. Такой обследовательский круговой полет потребовал бы сравнительно небольшого дополнительного расхода горючего.

Проект полета за орбиту Луны для осмотра недоступной земному наблюдателю части ночного светила подробно разработан В. Гоманном в книге «Достижимость небесных тел» (Берлин 1925 г.). Предлагаемый им маршрут изображен на рис. 24, где одновременные положения ракеты и Луны обозначены одинаковыми цифрами при буквах R (ракета) и L (Луна). Ракета покидает Землю в точке R_0 и, побывав в точках R_1 , R_2 , R_3 , возвращается к исходной точке. Время отлета выбирается с таким расчетом, чтобы в продолжение всего путешествия ракета не приближалась к Луне больше чем на половину радиуса лунной орбиты; притяжение ракеты Луной никогда поэтому не будет превышать $\frac{1}{20}$ одновременного притяжения Земли и следовательно изменит движение ракеты весьма незначительно. Наблюдать «заднюю» сторону Луны (а это и является целью путешествия) можно будет из точки R_2 , когда спутник наш находится в L_2 . Конечно момент отлета должен быть так выбран, чтобы в точке L_2 Луна была в фазе новолуния (тогда задняя ее сторона залита солнечным светом).

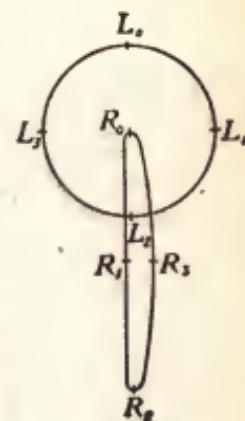


Рис. 24. Маршрут вылета за орбиту Луны по проекту Гоманна.

Таков предлагаемый Гоманном маршрут. Рассмотрим условия его осуществления. Ракета, покинув Землю с секундной скоростью 11 200 м, достигает расстояния 40 000 км от поверхности Земли; к этому моменту скорость ракеты должна, как показывает расчет, понизиться до 4350 м. Гоманн вычислил, что если, находясь здесь, ракета увеличит горением свою скорость всего лишь на 110 м, то этого окажется достаточно, чтобы она направилась по эллипсу, отдаленнейший пункт которого R_2 лежит на расстоянии двойного радиуса лунной орбиты (800 000 км). Чтобы возвратиться к Земле после достижения этого крайнего пункта, ракета должна получить сюда небольшую прибавку скорости (90 м). Значит помимо начального взрываия, отправляющего ракету в ее межпланетный рейс, путешествие потребует еще два кратковременных взрываия в пути с небольшим расходом горючего. Продолжительность полета исчислена Гоманном в 30 суток. Пассажирам придется взять с собою, по расчету автора проекта, до 2 800 т пороха и около 3 т необходимых припасов. Пользование, (и кислородом), как мы знаем из



Рис. 25. Вальтер Гоманн, германский теоретик звездоплавания.

вместо пороха, бензином предыдущей главы, значительно уменьшило бы груз горючего.

Плавание по океану вселенной потребует от пилота умения ориентироваться в мировом пространстве, т. е. определять положение ракетного корабля в каждый момент путешествия. Как это будет осуществляться? Как будет знать моряк вселенной, что корабль идет правильным курсом, а не уклонился от предначертанного пути, не отстал, не залетел чересчур далеко вперед?

Ориентирование в мировом пространстве представляет по

существу не слишком сложную астрономическую задачу. Весь путь ракетного корабля вычислен заранее. Вместе с тем заранее определены для каждого момента путешествия: 1) угловая величина земного шара и той планеты, к которой звездолет направляется; 2) неподвижные звезды, между которыми Земля и планета назначения должны быть видны. Во время полета пилот измеряет угловую величину земного шара и положение его между звездами. Если окажется, что видимые размеры Земли больше предвычисленных, то это будет означать, что корабль недостаточно удалился от Земли, т. е. летит слишком медленно. Если Земля будет видна не возле тех звезд, которые должны окружать его по расчету, то это даст указание на необходимость соответственно изменить направление полета. Ориентирование по небесным светилам облегчается тем, что за пределами атмосферы небо всегда чисто, и звезды видны даже при свете Солнца.

Одного весьма важного вопроса — спуска — мы до сих пор почти не касались; спуск ракеты на планету и затруднения, связанные с ним, будут попутно рассмотрены в дальнейших главах.

Многих интересует, во что обойдется сооружение и отправка звездолета на Луну. Хотя делать сколько-нибудь точные финансовые расчеты в этой области невозможно, приведу результат примерной калькуляции, выполненной австрийским исследователем вопросов звездоплавания Гвидо Пирке. Он полагает, что постройка и отправка на Луну первой пассажирской ракеты в 500 т весом обойдется $3\frac{1}{2}$ миллиона марок; а вместе с предварительными опытами первый лунный перелет потребует расходов круглым числом — 10 миллионов марок.

XV. ПРОЕКТЫ К. Э. ЦИОЛКОВСКОГО.

После этих общих замечаний перейдем к рассмотрению образца конкретного проекта межпланетного перелета, избрав для этого план нашего соотечественника К. Э. Циолковского, теоретические изыскания которого определили иссле-

довання других деятелей на том же поприще не только по времени, но зачастую и по полноте и разносторонности.

Изложить подробно содержание его интересных исследований — задача научного сочинения, а не популярной книги. Мы можем развернуть перед читателем только общий план завоеваний мирового пространства, как он вырисовывается в последних работах К. Э. Циолковского.* Этот очерк поможет читателю если не представить себе, то по крайней мере

ощутить основную линию грядущего развития заатмосферного летания.**

Отлет межпланетной ракеты с Земли состоится где-нибудь в высокой горной местности. Должна быть подготовлена прямая ровная дорога для разбега, идущая наклонно вверх под углом 10—12 градусов. Ракета помещается на самодвижущемся экипаже, — например на автомобиле, мчащемся с наибольшою возможною для него скоростью. Получив таким образом начальный разбег, ракета начинает свой самостоятельный восходящий полет

Рис. 26. К. Э. Циолковский,
«патриарх звездоплавания»
(родился в 1857 г.)

под действием взрывающихся в ней горючих веществ. По мере возрастания скорости, крутнзна взлета постепенно уменьшается, путь ракеты становится все более пологим. Выныриув за атмосферу, аппарат принимает горизонтальное направление и начинает кружиться около земного шара в расстоянни 1—2 тысяч километров от его поверхности, наподобие спутника.

* Главным образом в книге «Исследование мировых пространств реактивными приборами». Калуга 1926 г.

** Далееший текст этой главы просмотрен и отчасти пополнен К. Э. Циолковским.

По законам небесной механики это возможно, — как мы уже говорили, — при секундной скорости 8 км. Скорость эта достигается постепенно: взрывание регулируют так, чтобы секундное ускорение не слишком превышало привычное нам ускорение земной тяжести (10 м).

Благодаря этим предосторожностям искусственная тяжесть, возникающая в ракете при взрывании, не представляет опасности для пассажиров.

Так достигается первый и самый трудный этап межпланетного путешествия — превращение ракеты в спутника Земли. Чтобы заставить теперь ракету удалиться от Земли на расстояние Луны или еще далее — в другие зоны нашей солнечной системы, — потребуется лишь, добавочным взрыванием, увеличить в 1½ — 2 раза скорость той же ракеты «Так мы можем, — пишет К. Э. Циолковский, — добраться до астероидов, маленьких планеток, спуск на которые, по малой на них тяжести, не представляет трудности. Достигнув этих крохотных небесных тел (от 400 до 10 и менее километров в диаметре), мы получим обилие опорного материала для космических путешествий»...

Остановимся подробнее на этом первом и решающем этапе межпланетного путешествия, обстоятельно рассмотренном в исследовании К. Э. Циолковского.

Мы сказали раньше, что начальный разбег сообщается ракете автомобилем. Но для этой цели пригодны вообще любые транспортные средства: паровоз, пароход, аэроплан, дирижабль. Годилась бы даже пушка, пороховая или электромагнитная, если бы необходимость делать ее чрезвычайно длинной (ради ослабления искусственной тяжести в снаряде) не увеличивала чрезмерно ее стоимости. Однако всеми перечисленными средствами (кроме пушки) нельзя надеяться достичь скорости больше 700 км в час (200 м в сек.). Причина та, что окружная скорость на ободе колеса или па конечных точках пропеллера не должна превосходить 200 м в сек., — иначе вращающемуся телу угрожает разрыв. Между тем чрезвычайно важно довести скорость ракеты до возможно большей величины еще на Земле, при первоначальном раз-

беге, так как это создает весьма заметную экономию в количестве запасаемых ракетой веществ для взрывания.

Взамен автомобиля или какого-нибудь другого колесного экипажа Циолковский предлагает воспользоваться для разбега опять-таки ракетой. Эту вспомогательную ракету он называет «земной», — в отличие от «космической», предназначеннной для межпланетного рейса. Ракета космическая должна быть временно помещена внутрь ракеты земной, которая, не отрываясь от почвы, сообщит ей надлежащую скорость и в нужный момент освободит для самостоятельного полета в мировое пространство (рис. 27).

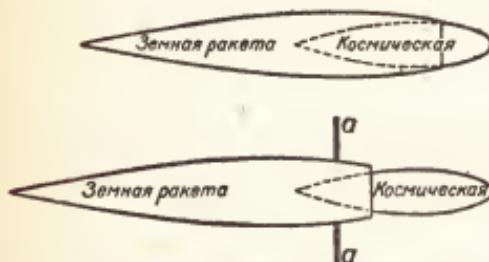


Рис. 27. Схема ракет Циолковского — земной и космической — до разъединения и (внизу) в момент разъединения.

весьма больших скоростях. Что же касается сопротивления воздуха, то его можно довести до минимальной величины, придав ракете «весьма удлиненную, легко обтекаемую воздухом форму. Если бы возможно было построить ракету в сто раз длиннее ее толщины, сопротивление воздуха было бы настолько ничтожно, что им можно было бы и вовсе пренебречь. Длину земной ракеты нельзя однако практически делать свыше 100 м; а так как толщина ее должна быть не меньше нескольких метров, то ракета окажется всего в 20—30 раз длиннее своего поперечника. Впрочем и при таких условиях общее сопротивление движению земной ракеты будет составлять всего несколько процентов энергии ее движения.

Итак, открытая спереди земная ракета с вложенной в нее космической стремительно движется по подготовленной для

Земная ракета под действием взрывания будет стремительно скользить без колес по особым обильно смазанным рельсам. Потеря энергии на трение (ослабленное смазкой) сильно уменьшается при

нее дороге. Наступает момент, когда надо освободить космическую ракету и пустить ее в мировое пространство. Каким образом это сделать? Чиолковский указывает весьма простое средство: затормозить земную ракету — космическая вырвется тогда из нее по инерции и, при одновременном пуске взрывного механизма, начнет самостоятельно двигаться с возрастающей скоростью. Торможение же земной ракеты достигается просто тем, что конечный участок дороги оставляют не смазанным; увеличенное трение замедлит и иаконец совсем прекратит движение вспомогательной ракеты без добавочного расхода энергии. Еще лучший способ торможения состоит в том, что из земной ракеты выдвигаются перпендикулярные к ней тормозящие пластины: сопротивление им воздуха при большой скорости громадно, и ракета скоро остановится. Тому же способствует открытая тупизна передней части ракеты.

Использование земной ракеты для сообщения космической ракете начальной скорости, как мы уже заметили, ощущительно разгружает этот небесный корабль: оно освобождает его от необходимости нести с собою весьма большой запас горючего.

Мы знаем, что для преодоления солнечного притяжения и, следовательно, для свободных полетов во всей планетной системе, ракета должна обладать скоростью около 17 км в сек. Чтобы неподвижная ракета приобрела такую скорость, необходимо, в случае горения водорода, взять запас вещества для взрывания раз в 30 (а для ракеты с нефтью — в 70 раз) больше прочего веса ракеты. Между тем, если космическая ракета уже приобрела от разбега земной ракеты скорость в 5 км, указанное отношение уменьшается втрой; запас веществ для взрывания (водорода и кислорода) должен быть только в 10 раз тяжелее незаряженной ракеты. Для получения 5-километровой секундной скорости нужен для земной ракеты путь по Земле в 25 км, при ускорении 500 м. Тяжесть в ракете увеличивается при этом в 50 раз (500 : 10); пассажиры на это время должны быть погружены в воду — иначе они едва ли перенесут такую усиленную тя-

жесть. Вообще, получение на Земле таких скоростей встретит много затруднений. Однако можно ограничиться и меньшей.

Чтобы покончить с земной ракетой, приведем еще несколько ориентирующих цифр. Вес ее должен быть около 50 т, из которых тонн 40 приходится на вещества для горения; вместе с вложенной в нее 10-тонной космической ракетой вполне снаряженная земная ракета будет весить тонн 60. Впрочем земная ракета может устраниваться и меньшего веса, но тогда выгода будет менее значительна. Продолжительность разбега зависит от длины пути. Взрывание ведется таким темпом, чтобы искусственная тяжесть, обусловленная нарастанием скорости, была весьма невелика — от 0,1 земной до, в крайнем случае, — 10-кратной. При ускорении, значительно большем земного, пассажирам необходимо будет, по мнению Циолковского, погружаться в ванну для избежания вредных последствий усиленной тяжести. При ускорении же не более 30 м искусственная тяжесть не превосходит степени, безвредно переносимой человеком. Такой же безопасной искусственной тяжести будут, конечно, подвержены и пассажиры, находящиеся в космической ракете. Гораздо сильнее искусственная тяжесть, порождаемая стремительным торможением земной ракеты на сравнительно коротком пути. По своей величине она заметно опаснее для нашего организма; поэтому необходимо устроить так, чтобы управление взрыванием в земной ракете осуществлялось автоматическим путем, без непосредственного участия человека. Пассажирам же космической ракеты это торможение не может причинить вреда, так как в первый же момент торможения они, нисколько не уменьшая достигнутой скорости, уже покинут в своем снаряде земную ракету.

Ракета космическая, предназначенная для межпланетных полетов, должна иметь сравнительно небольшие размеры. По Циолковскому, ее длина 10—20 м, поперечник — 1—2 м. Для успешного планирования при спуске на Землю или на другие планеты понадобится, быть может, соединять вместе несколько таких сигарообразных ракет бок-о-бок. Оболочка может быть из стали (вольфрамовая, хромовая или

марганцевая сталь) умеренной толщины. По расчетам Циолковского, оболочка ракеты в 100 м³ может весить меньше тонны (650 килограммов).

В качестве горючего вещества, можно будет, по всей вероятности, обойтись нефтью, как веществом недорогим и дающим газообразные продукты горения, вытекающие из трубы с довольно значительною скоростью — около 4 км в сек. Конечно гораздо выгоднее взрывать не нефть, а чистый жидккий водород (скорость отбрасываемых продуктов горения — до 5 км в сек.), но это вещество довольно дорогое. Необходимый для горения и дыхания кислород берется в сжиженном виде. Предпочтение, оказываемое жидкостям перед сильно сжатыми газами, вполне понятно. Сжатые газы необходимо было бы хранить в герметических толстостенных резервуарах, масса которых в несколько раз превышает массу их содержимого; запасать кислород в таком виде — значило бы обременять ракету мертвым грузом, а мы знаем, как невыгоден для межпланетной ракеты каждый лишний килограмм мертвой массы. Сжиженный же газ оказывает на стенки сосуда сравнительно ничтожное давление (если хранить его, как обычно и делают, в открытом резервуаре). Низкая температура жидкого кислорода — около минус 180° Ц — может быть использована для непрерывного охлаждения накаленных частей взрывной трубы.

Одна из самых ответственных частей ракеты — взрывная труба (дюза). В космической ракете Циолковского она должна иметь около 10 м в длину и 8 см в узкой части; вес ее около 30 кг. Горючее и кислород накачиваются в ее узкую часть мотором аэропланного типа мощностью до 100 лош. сил. Температура в начале трубы доходит до 3000° Ц, но постепенно падает, по мере приближения к открытому концу. Наклонная часть трубы, как мы уже говорили, охлаждается жидким кислородом. Труба имеет коническую форму с углом раствора не больше 30°; это во много раз сокращает длину трубы при хорошем использовании теплоты горения.

Может показаться странным, что космическая ракета, предназначенная для движения в пустоте мирового простран-

ства, будет снабжена рулями: горизонтальным рулем высоты, отвесным рулем направления и рулем боковой устойчивости. Но не следует упускать из вида, во-первых, того, что ракете при спуске на Землю придется планировать в атмосфере без взрываия, подобно аэроплану. Во-вторых, рули понадобятся и вне атмосферы, в пустоте для управления ракетой: быстрый поток вытекающих из трубы газов, встречая руль, уклоняется в сторону, вызывая тем самым поворот ракеты. Поэтому рули помещаются непосредственно у выходного отверстия взрывной трубы.

Излишне перечислять все те приспособления, которыми необходимо будет снабдить пассажирскую каюту. Романсты, мечтавшие о межпланетных перелетах, достаточно писали об этом и в общем — довольно правильно. Отметим лишь, что внутри герметически закрытой каюты должен находиться кислород, необходимый для дыхания (азот излишен), под давлением в $1/8$ или $1/10$ атмосферы. Окна из кварца с предохранительным слоем обыкновенного стекла соединят прочность с охранением пассажиров от ультрафиолетовых лучей Солнца и дадут им возможность обозревать окрестности и ориентироваться при управлении ракетой.

Вот при каких условиях будут отправляться космические дирижабли в свой межпланетный рейс. Первый этап — кружение около земного шара и подобие его спутника. Второй — странствование в отдаленные зоны нашей солнечной системы, к другим планетным мирам. То и другое нами уже рассмотрено. Следующий этап — спуск на планету — представляет гораздо больше затруднений, чем может казаться с первого взгляда. Ракета мчится с огромною, космическою скоростью; пристать прямо к планете, которая движется в другом направлении и с другой скоростью, — значит подвергнуть ракету сокрушительному удару и неизбежной гибели. Как избежнуть удара, как уменьшить скорость настолько, чтобы возможен был безопасный спуск на планету? Не забудем, что же затруднение возникает при возвращении на нашу родную планету. Необходимо изыскать средства его преодолеть.

Здесь есть два пути. Первый — тот, к которому прибе-

гает машинист, желающий быстро остановить мчащийся паровоз: он дает «контрпар», т. е. сообщает машине обратный ход. Ракета тоже может «дать контрпар», повернувшись отверстием трубы к планете и пустив в действие взрывание. Новая скорость, имеющая направление, обратное существующей, будет отниматься от последней и постепенно сведет ее к нулю (конечно лишь по отношению к планете). Это приводит однако к довольно безнадежным выводам. Если для отправления ракеты в путь понадобилось сжечь например такое количество взрывчатых веществ, масса которого со ставляла 0,9 массы ракеты, то, предполагая, что спуск состоится на Землю или на планету с равной силой тяжести (напр., на Венеру), для остановки придется расходовать еще 0,9 остатка, а в оба раза $0,9 + 0,1 \times 0,9 = 0,99$ всей его массы. Остается всего 1% первоначальной массы. Надо значит устроить ракету так, чтобы масса ее оболочки составляла не более 1% массы снаряженной ракеты. Это уже достаточно трудно, — чтобы не сказать невозможно, — а ведь понадобится еще снова взлететь с посещением планеты, истратив опять 0,9 оставшейся массы ракеты, да еще опуститься на земной шар с новым расходованием 0,9 остатка. В конечном итоге из 10 000 кг массы звездолета, отправившегося в межпланетный рейс, возвратился бы всего 1 кг...

Столь безотрадный вывод лишил бы нас всякой надежды на посещение крупных планет, если бы как раз эти планеты не были окружены атмосферой, которую можно воспользово-

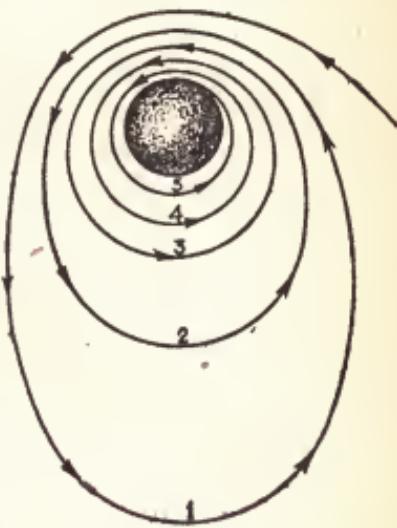


Рис. 28. Спиральный путь ракетного корабля, тормозящегося о земную атмосферу при возвращении из межпланетного полета.

ваться в качестве своего рода воздушного тормоза. Тут мы подходим ко второму средству уменьшения скорости межпланетной ракеты. По проекту Циолковского, ракета может опи- сывать постепенно суживающуюся спираль вокруг планеты, прорезывая всякий раз часть ее атмосферы и теряя поэтому с каждым новым оборотом некоторую долю своей скорости. Достаточно уменьшив стремительность движения, ракета совершил планирующий спуск на поверхность планеты, избрав для большей безопасности местом спуска не сушу, а море. Замечательно, что ту же идею об использовании тормозящего действия атмосферы высказал и подробно разработал независимо от Циолковского (хотя и позже его) немецкий исследователь межпланетных полетов инж. Гоманн. Однако сказанное лишь облегчает решение, но не решает проблемы высадки на планеты, особенно большие, с обратным подъемом. Это, в сущности, один из неразрешенных пока, даже в теории, вопросов звездоплавания.

Такова в главнейших своих очертаниях картина завоева-ния мирового пространства, рисующаяся нашему исследователю в дали будущего. Практика, без сомнения, внесет в нее более или менее значительные перемены. Не следует поэтому придавать абсолютного значения набросанному здесь очерку. Это лишь предварительный, ориентирующий план, с которым можно приступить к реальным достижениям. «Никогда не претендовал я, — пишет Циолковский, — на полное реше-ние вопроса. Сначала неизбежно идут: мысль, фантазия, сказка. За иными шествует научный расчет. И уже в конце концов исполнение венчает мысль. Мои расчеты о космиче-ских путешествиях относятся к средней фазе творчества. Более чем кто-нибудь я понимаю бездну, разделяющую идею от ее осуществления, так как в течение моей жизни я не только мыслил и вычислял, но и исполнял, работая также руками. Однако нельзя не быть идеи: исполнению предшествует мысль, точному расчету — фантазия».

К подготовительным опытам Циолковский считает воз-можным приступить теперь же, не откладывая их на неопре-деленное время; описанию таких работ, расчищающих путь

к дальнейшим шагам, посвящен его краткий очерк «Космическая ракета. Опытная подготовка».

В 1929 г. Циолковским была высказана мысль о весьма простом реактивном двигателе, которому, возможно, предстоит реально осуществиться в недалеком будущем. Проект этот заслуживает внимания своей практичесностью. Передаем далее его сущность словам изобретателя:

«Реактивным приборам я занимаюсь с 1895 г. И только теперь, в конце 34-летней работы, я пришел к очень простому выводу относительно их системы. Ларчик, как видно, открывался просто: эти двигатели уже давно изобретены и требуют только незначительных дополнений.

«Взрывные (внутреннего горения) моторы в то же время и реактивные. Только реакцией выбрасываемых газов теперь не пользуются: они выбрасываются без всякой пользы.

«Принципиальная разумная: их действие довольно слабо вследствие малого количества сжигаемого горючего, малой скорости движущихся аппаратов и давления атмосферы».

Все это меняется для аэроплана в разреженных слоях атмосферы, при больших скоростях и употреблении конических труб, направленных назад. Циолковский рассчитал, что мотор в 1000 киловатт выбрасывает ежесекундно 5,6 кг паров и газов, — количество, достаточное для получения больших скоростей.

Космическая ракета в 1 т весом получает в 800 сек. скорость в 8 км в сек., если выбрасывает ежесекундно 5 кг, т. е. меньше, чем сейчас упомянутый мотор. Так как современный мотор в 1000 kW весит всего полтонны, то поставить его на такую ракету вполне возможно. Эти соображения открывают путь к созданию реактивного двигателя для полетов в разреженных слоях атмосферы и за ее пределами.*

* Большие подробности имеются в брошюре К. Э. Циолковского «Новый аэроплан», в статье: «Реактивный двигатель».

Внеземная станция.

Мы переходим сейчас к рассмотрению смелого проекта, который неподготовленному человеку покажется, вероятно, чрезчур фантастическим, но который с логической необходимостью вытекает из современных звездоплавательных планов. Речь пойдет, ни мало ни много, о создании искусственного спутника Земли, который служил бы отправной станцией для дальних космических путешествий. Устройство такой внеземной станции настолько облегчает межпланетные полеты, что развитие звездоплавания едва ли сможет пройти мимо этого необходимого этапа.

В самом деле: мы видели, какие значительные количества горючего должна брать с собою космическая ракета, чтобы только отправиться в мировое пространство. Запасы эти становятся огромными, когда мы желаем так снарядить звездолет, чтобы он мог возвратиться на Землю; о чудовищных запасах горючего, необходимых для полета с высадкой на планете, мы уже не говорим. Но это — при условии, что отлет состоится непосредственно с земной поверхности. Дело существенно меняется, если звездолет отправляется в космический рейс не с Земли, а с внеземной станции, со спутника, свободно обращающегося вокруг Земли хотя бы на незначительном расстоянии (конечно за пределами атмосферы).

Возьмем частный пример. Мы желаем отправить нефтяную ракету в рекогносцировочный полет к лунной орбите и обратно. Для этого понадобятся — при отправлении непосредственно с Земли: начальная скорость около 11 км в сек. и запас горючего (нефти и жидкого кислорода) примерно в 120 раз тяжелее незаряженной ракеты. Теперь вообразим, что отправление происходит не с Земли, а с искусственного спутника ее, кружящегося в расстоянии 40 000 км от земного центра. Тогда для такого же полета цифры получаются совершенно иные: * начальная скорость (относительно

* Расчеты приведены в Приложении.

станции) всего один километр, и запас горючего, составляющий менее половины веса незаряженной ракеты. Размеры огромные! Если мы не можем — и едва ли когда-нибудь сможем — соорудить звездолет, который был бы в сотню раз легче своего горючего груза, то вполне можем построить такой, который вдвое тяжелее этого груза. Для прочих межпланетных рейсов получаются сходные соотношения.

Отсюда ясны те перспективы, которые открываются для звездоплавания с созданием внеземной станции. Идея эта впервые высказана была Циолковским и настойчиво поддерживается теперь германскими теоретиками звездоплавания (Оберт, Пирке). Искусственная луна будет состоять, конечно, не из горных пород, как естественные небесные тела; это будет — подобно всем созданиям современной техники — металлическая конструкция. Она составится из частей ракет, последовательно пущенных в круговой полет около Земли и собранных в одно целое. Нам известно уже, что подобный круговой полет не должен постоянно поддерживаться расходом горючего: искусственная луна будет обращаться как естественная — по законам Кеплера и Ньютона.

Условия жизни на этой звездной базе — вернее, в итоге — будут совершенно своеобразны, напоминая собою отчасти режим подводной лодки. Однако в отличие от подводного судна здесь можно будет широко пользоваться даровой энергией солнечных лучей (сквозь стеклянные и кварцевые окна). Вполне осуществимо при подобных условиях выращивание растений, восполняющих свою деятельностью убыль кислорода от дыхания людей и вообще создающих в миниатюре тот круговорот материи и энергии, который мы наблюдаем в земной природе. Полное отсутствие тяжести наложит на этот мирок необычный, поистине феерический отпечаток (см. далее, гл. XIX).

Обстановку жизни в подобном межпланетном вокзале Циолковский рисует следующими чертами: «Нужны (на станции) особые жилища — безопасные, светлые, с желаемой температурой, с возобновляющимся кислородом, с постоянным притоком пищи, с удобствами для жизни и работы.

Эти жилища и все принадлежности для них должны доставляться ракетами с Земли в компактном виде, разниматься и собираться в пространстве, по прибытии на место. Жилище должно быть непроницаемо для газов и доступно для лучей света. Его материалы: никелированная сталь, простое и кварцевое стекло... Помещения заполнены кислородом плотности в $\frac{1}{5}$ атмосферы, небольшим количеством углекислого газа, азота и водяных паров. Тут же находится немного плодородной и влажной почвы. Освещенная Солнцем и засеянная, она может давать богатые питательными веществами корнеплодные и другие растения»...

«Работы всякого рода тут удобнее производить, чем на Земле. Во-первых, потому, что сооружения могут быть неограниченно велики при самом слабом материале — тяжесть их не разрушит, так как ее тут нет. Во-вторых, человек здесь в состоянии работать при всяком положении, нет ни верха, ни низа, упасть никуда нельзя. Перемещаются все вещи при малейшем усилии, независимо от их массы и размера. Транспорт буквально ничего не стоит»...

Существует уже конструктивный эскиз подобной внеземной станции, распланированной на три корпуса: установку с солнечным двигателем, рабочую мастерскую и жилое помещение (обеспечено, благодаря вращению, искусственной тяжестью). Проект этот разработан в немецкой книге Ноордунга «Проблема перелетов в мировом пространстве» (Берлин 1929 г.).

Ограничимся этими замечаниями и перейдем к астрономическим элементам искусственного спутника. Он будет обходить кругом земного шара в некоторый промежуток времени, определяемый расстоянием этого спутника от центра Земли (3-й закон Кеплера). Если внеземная станция будет устроена на расстоянии одного земного поперечника от поверхности Земли, то период обращения составит всего $7\frac{1}{3}$ часов; станция будет обгонять Землю в ее суточном движении, восходить на западе и закатываться на востоке. Можно устроить станцию и на таком расстоянии, чтобы она обходила Землю ровно в 24 часа. Это осуществляется при расстоя-

ния в 6,66 земного радиуса от центра Земли (около 35 000 км от земной поверхности). Такая искусственная луна будет вечно стоять в зените одного определенного места земного экватора — большое удобство для межпланетного вокзала. Станция окажется тогда словно на вершине невидимой и несвязанной горы в 35 000 км высоты. С реальной вершиной этой незримой горы и будут отправляться в межпланетное путешествие звездолеты дальнего следования, возобновив здесь запасы своего горючего, израсходованного на пути с Земли.

Отправление, как мы уже говорили, будет легкое. Разорвать цепь земного тяготения на такой высоте в 6,66³, т. е. в 44 раза легче, чем на земной поверхности.

Кроме того, сама станция обладает уже круговою секундною скоростью в 3,1 км, и чтобы превратить круг в параболу, понадобится лишь сравнительно умеренная добавочная скорость в 1,3 км. Выгоды возрастут, если станция будет устроена на еще меньшем расстоянии, возможно ближе к земной поверхности.

Однако самое сооружение внеземной станции и достижение ее с Земли представят огромные трудности, несмотря на ее близость к Земле. Чтобы достичь такого расстояния от Земли и начать вечно обращаться здесь около земного шара, ракета должна быть отправлена со скоростью 10½ км в секунду. Соответствующее отношение массы заряженной нефтяной ракеты к невзаряженной равно 13,5. Отношение это надо увеличить до 15, чтобы ракета могла дополнительным взрыванием превратить свой путь в круговой, т. е. войти в состав внеземной станции.

Мы видим отсюда, что сооружение внеземной станции — дело хотя и трудное, но все же легче осуществимое, чем непосредственное отправление звездолета в межпланетный рейс с обратным возвращением. (Ракеты со снаряжением для станции удастся со временем, быть может, отправлять и без пилота.)

Вот почему создание внеземной станции явится неизбежным этапом в эволюции звездоплавания. Центр проблемы

переносится сюда. Все дело в одолении этого этапа. Если такая задача будет разрешена, остальное станет сравнительно легким делом. Внеземная база для межпланетных перелетов — одна из главнейших технико-астрономических задач, стоящих перед деятелями звездоплавания.

XVII. ОПЫТЫ С НОВЫМИ РАКЕТАМИ.

От теоретических рассуждений перейдем наконец к практике. Достигнуто ли что-нибудь фактически в области осуществления смелых замыслов теоретиков звездоплавания?

Да, достигнуто, — немногое, правда, но все же можно сказать, что начальные практические шаги на пути к завоеванию мирового пространства уже сделаны и притом вполне успешно.

Первые экспериментальные работы относились еще к пороховым ракетам, которые должны были служить целям звездоплавания. В 1919 г. проф. физики Вустерского университета (Калифорния) Роберт Годдард опубликовал отчет о своих ис-



Рис. 29. Проф. Роберт Годдард с моделью одной из его ракет.

следованиях ракет. Работы его открывают собою новую главу в истории ракетного летания. Американский ученый добился того, что устроенные им ракеты использовали не 2% энергии пороха, как все прежние, а в 31 раз больше — 62%.

Благодаря целесообразно подобранный форме ракетной дюзы (выводной трубы), стенкам которой Годдард придал угол расхождения 8° , пороховые газы, вытекающие из ракеты, имели скорость 2300—2430 м в сек. Материалом для

дюзы служила хромоникелевая сталь. Ракета получила устойчивость в полете благодаря вращающейся головке, которая приводилась в движение струями газов, вытекающих из ее косых каналов; головка ракеты играла роль волчка, который, как известно, стремится сохранить неизменным положение оси своего вращения.

Третье усовершенствование, введенное Годдардом в устройство ракет, заключается в осуществлении идеи сту-

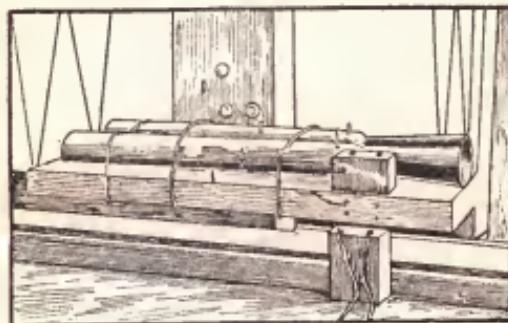


Рис. 30. Приспособление Годдарда для исследования работы небольшой пороховой ракеты.

пенчатости. Сущность ее состоит в том, что ракета делается составной из нескольких отдельных ракет; зажигаются они, — конечно, автоматически, — одна после другой, по мере расходования заряда предыдущей; отработавшие ракеты автоматически же сбрасываются, чтобы не служить мертвым грузом.

О некоторых результатах своих опытных работ проф. Годдард рассказал в популярной заметке, напечатанной им в одном американском журнале. Читателю небезынтересно будет познакомиться с ней.

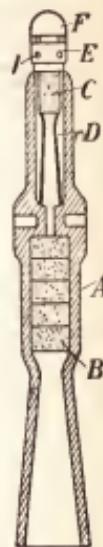


Рис. 31. Одна из составных ракет Годдарда в разрезе.

F — головная часть, вращающаяся благодаря вытеканию газов из косых отверстий *I* и *E*, *C* — заряд меньшей ракеты, *D* — ее дюзы, *A* — большая ракета с зарядом *B* и дюзой.

Почему ракета летит в пустоте?

(«Popular Science Monthly», 1924).

«При обсуждении проекта ракеты, предназначенной для высоких подъемов, немало сомнений вызывает возможность для ракеты двигаться в почти пустом пространстве: возражают, что извергающим газом в пустоте «не от чего оттолкнуться». Однако, вопреки распространенному мнению, взры-



Рис. 23. Когда мальчик на роликовых коньках сбрасывает грузы назад, его самого относит вперед.



Рис. 33. Опыт Годдарда с выстрелом в пустоте.

вание в пустоте производит на ракету большее действие, нежели в воздухе. А если бы воздух был значительно плотнее, то взрыв не давал бы и вовсе никакого эффекта. На самом деле, единственное, что заставляет ракету двигаться вперед — это газы, вытекающие из ее трубки. Если мальчик, стоя на роликовых коньках, бросит какой-нибудь груз назад, он будет сам откинут вперед; и чем быстрее брошен груз, тем большей толчок вперед испытает бросающий. В пустоте газы из ракеты вытекают скорее, и потому ракета в пустом пространстве должна двигаться еще быстрее, чем в воз-

духе. Известно, что при взрыве патрона в револьвере происходит отдача. В аппарате, изображенном на рис. 33, разряжается холостой патрон револьвера, могущего вращаться вокруг оси: под колоколом воздушного насоса можно убедиться, что отдача происходит в пустоте. Когда же патрон взрывается в пространстве, где воздух настолько сгущен,

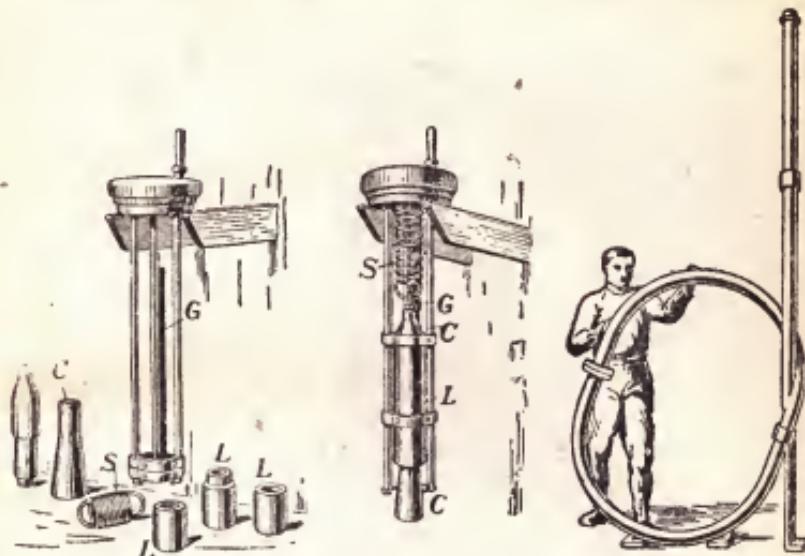


Рис. 34. Испытательная ракета Годдарда в разобранном и собранном виде.

Рис. 35. Трубка, куда вырывались газы ракет Годдарда при опытах.

что пороховые газы вытекать не могут, револьвер не испытывает отдачи.

«Чтобы подтвердить сказанное, я зажигал ракету так, что газы устремлялись в резервуар, где воздух разрежен в 1500 раз. Ракета С (рис. 34) отягчена свинцовой муфтой L и подвешена к пружине S. При взрыве пороха в ракете газы вытекают вниз, а сама ракета отбрасывается вверх, отмечая величину поднятия чертой на закопченной стеклянной пластинке G. По величине поднятия ракеты можно определить силу, приводящую ее в движение. Газы взрываются в пустую кольцевую трубку (рис. 35).

«Результаты 50 опытов показали, что сила, увлекающая ракету в пустоте, на 20% больше, чем в воздухе обычной плотности».

Последнее утверждение отнимает все сомнения в том, что ракета может двигаться в пустоте, — сомнения, которые высказываются нередко даже людьми, как будто знакомыми с предметом. Кого не убеждают даже математические доказательства, тот должен уступить непрекаемому свидетельству опыта.

После этих остроумно выполненных опытов не может оставаться никаких сомнений в том, что газы ракеты способны двигать ее даже в совершенно пустом пространстве. Наряду с экспериментальными работами Годдард разработал и теорию ракетного движения, независимо от предшествовавших исследований Циолковского, с которыми американский ученый не был знаком. Он ясно сознавал, каким могу-

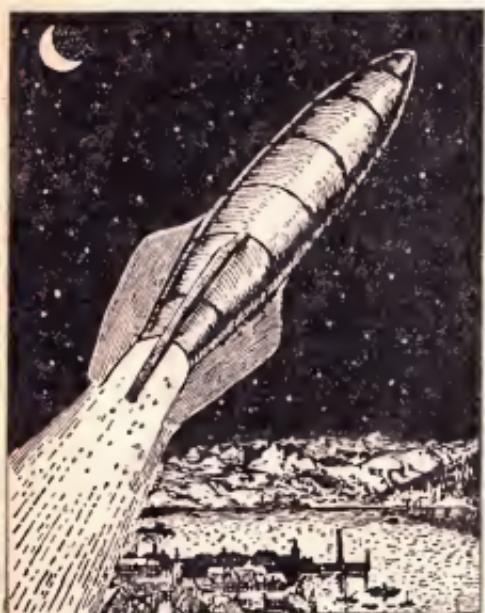


Рис. 36. Воздушная ракетная торпеда при отлете (фантастический рисунок).

щественным орудием для исследования вселенной может со временем служить ракета, и писал о проекте посыпки ракеты на Луну. Это дало повод в 1924 г. американской печати сообщить сенсационное известие о том, что Годдард назначил летом упомянутого года отправление первой лунной ракеты. На мой телеграфный запрос по этому поводу Годдард ответил, что недостаток средств лишает его возможности осуществить подобные далеко идущие замыслы. Впрочем, шумиха, поднятая прессой, имела и свою хорошую сторону, так как

привлекла внимание широких масс к проблемам звездоплавания.

Работы Годдарда не остановились на этом этапе. Он перешел к экспериментированию над ракетами с жидким зарядом и достиг здесь безусловного успеха. В июле 1929 г. им была пущена — впервые в истории ракетного дела — ракета, заряженная жидким горючим. Она имела в длину около 3 м, а в поперечнике — $\frac{3}{4}$ м. Подожженная ракета ринулась ввысь с таким оглушительным грохотом, что внушила уверенность в катастрофической неудаче опыта. Газеты — при полном молчании изобретателя — оповестили мир, что ракета Годдарда взорвалась в момент отлета. Лишь спустя некоторое время американский Физик счел возможным объявить, что испытание ракеты прошло вполне успешно: механизм работал исправно, горение — несмотря на громоподобный шум — протекло нормально, и парашют, автоматически отделившийся от ракеты в момент достижения ею наибольшей высоты (300 м), благополучно доставил на землю те приборы, которые несла с собою ракета (в их числе фотоаппарат и барометр-самописец). Но каково было устройство его ракеты, он не сообщает. Далее он говорит:

«Что касается вопроса о том, через сколько времени может состояться успешная отсылка ракеты на Луну, то я считаю это осуществимым еще для нынешнего поколения: сделанный мною удачный пробный подъем ракеты на небольшую высоту показал мне, как подобная (межпланетная) ракета должна быть устроена для успешного действия. Жидкие водород и кислород, необходимые в качестве горючего для такой ракеты, могут быть использованы тем же путем, как это сделано было мною в этом опыте. Я верю также в осуществимость океанских перелетов с огромной скоростью в разреженном воздухе больших высот. Обыкновенные самолеты неспособны выполнить подобный перелет, так как авиомотор не может работать в разреженном воздухе. Ракета же летит в такой среде еще лучше, чем в более плотной».

Скудость сведений о работах Годдарда объясняется тем, что они ведутся частично по заданиям военного ведомства,

вследствие чего результаты их держатся в секрете. Ракета высокого подъема несомненно может служить страшным военным оружием. Полковник Ноордунг, автор немецкой книги «Проблема перелетов в мировом пространстве», пишет по этому поводу следующее:

«Дело идет здесь об обстреле крупных мишеней, каковы неприятельские главные города, промышленные районы и т. п. Если подумать о том, что при подобном обстреле заряды в несколько тонн могут быть перенесены ракетами совершенно безопасно через огромные расстояния к целям, расположенным в глубоком тылу; что ни один участок тыла не

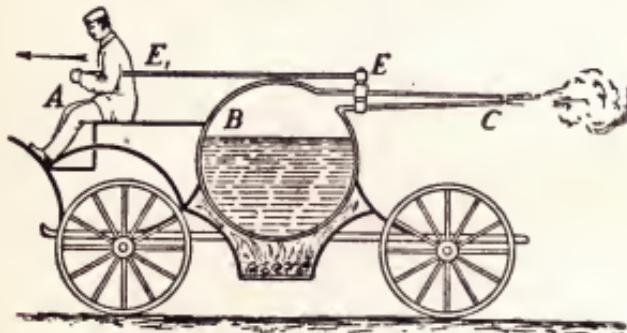


Рис. 37. Паровая самодвижущаяся повозка — прообраз ракетного автомобиля (проект, приписываемый Ньютону).

может быть обеспечен от подобной бомбардировки; что против нее нет никаких средств обороны — то станет ясно, каким могущественным оружием может явиться ракета. *

В другом направлении велись в 1928 и 1929 гг. опыты в Западной Европе: автомобильный фабрикант Фриц Опель вместе с инженером-прототехником Зандером приспособили ракету в качестве двигателя автомобиля. Построенные по этому принципу (в начале 1928 г.) автомобили

* Интересно познакомиться, однако, с мнением авторитетного деятеля германского звездоплавания проф. Оберта о ракетных торпедах: «Я не считаю такое оружие осуществимым. Точная механика нашего времени не в состоянии обеспечить ракете достаточного автоматического управления. Будет большим достижением, если пуск ракеты на 1—2 тысячи километров осуществляется с меткостью попадания 10—20 км».

имеют в задней части батарею из 1—3 дюжин толстостенных пороховых ракет, зажигаемых последовательно, по две, помощью электрического запала. Отверстия ракет обращены назад, вследствие чего при их взрыве автомобиль увлекается вперед. Испытание автомобилей этого типа показало, что ракеты способны не только приводить экипаж в движение, но и сообщать ему весьма значительную скорость до 220 км в час. Скорость эту конструкторы надеются довести впоследствии до 400 км и более. Запас пороха в ракетах — 100 кг. Через 8 сек. от начала взрыва



Рис. 38. Ф. Опель (налево) и инженер Ф. Зандер (направо).

автомобиль уже несся со скоростью 100 км в час. Опыт с ракетной дрезиной (на рельсах) показал скорость 254 км в час, а с ракетными санями (1929 г.) до 400 км.

Большой ошибкой, однако, было бы думать, что в ракетном автомобиле или дрезине мы имеем прообраз самодвижущегося сухопутного экипажа будущего. При тех скоростях, которые позволяли в сухопутном транспорте, ракетный двигатель невыгоден — он переводит в полезную механическую работу слишком ничтожную долю энергии потребляемого го-



Рис. 39. Ракетный мотор автомобиля. Опель проверяет его исправность.

рючего (около 5%). Строители нового автомобиля хорошо сознают это. «Хотя мы уже сейчас могли бы превзойти все до сих пор достигнутые скорости, — сказал Ф. Опель в речи, произнесенной при первом публичном испытании изобретения, — фирма отдает себе отчет в том, что ракетный агрегат, обещая для сухопутного транспорта

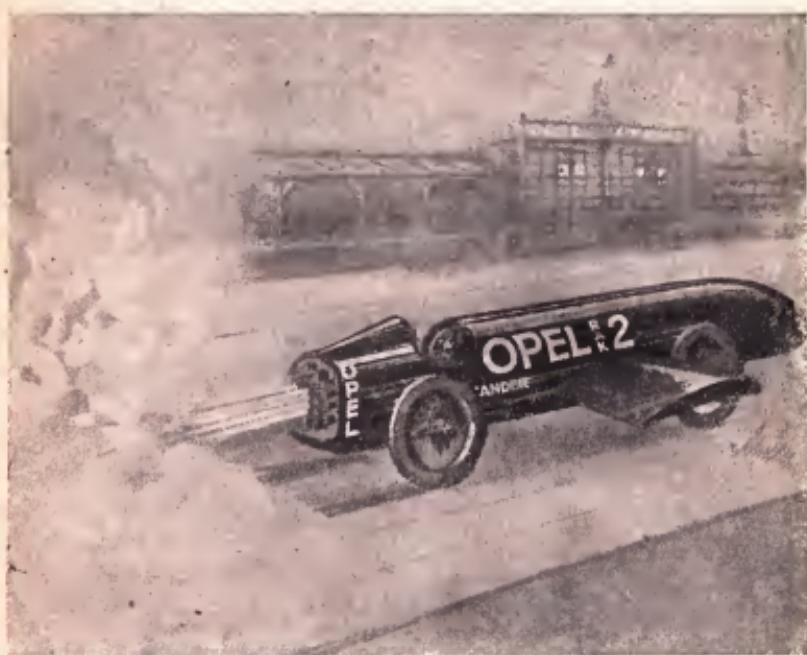


Рис. 40. Ракетный автомобиль при старте. Боковые крылья служат для прижимания корпуса к земле давлением воздуха.

небывалые, считавшиеся до сих пор немыслимыми достижения, представляет в нынешнем виде лишь переходную ступень к ракетному аэроплану, а впоследствии — к космическому кораблю. Мы уже теперь в состоянии отослать непасажирскую ракету в высшие слои атмосферы и убеждены, что в недалеком будущем нам удастся проникнуть и в пустыню мирового пространства».

Эти слова выражают правильный взгляд на дело. Ракетный автомобиль — слишком расточительное изобретение. Бу-

дущее ракеты не на земле, а в воздухе и вне его, за пределами атмосферы, в мире космических скоростей.

Другое дело — ракетный аэроплан, могущий залетать в разреженные слои стратосферы и здесь передвигаться почти с космической скоростью. Первые шаги в деле создания «стратоплана» уже сделаны. День 11 июня 1928 г. будет в истории звездоплавания иметь, вероятно, такое же значение, какое имел день 17 декабря 1903 г. в истории авиации (первый подъем бр. Райт). В этот день в Германии, средствами Реи-Росситеиского летно-исследовательского общества, сделан был первый успешный опыт подъема пилота на аэроплане с ракетным двигателем. Аэроплан оставался в воздухе 80 сек., пролетев с поворотами 1300 м. Выполнивший этот подъем летчик Штамер находит, что «полет с ракетным двигателем оказывается исключительно приятным. Вибрации мотора, толчки здесь отсутствуют, и испытываешь ощущение, будто планируешь».

Первый подъем на аэроплане (Райтов) длился 60 секунд, — ио из этого минутного взлета выросла через 25 лет вся авиация, покорившая земную атмосферу. Не присутствуем ли мы теперь при зарождении другого торжества человеческого гения, победы над безвоздушной стихией ви-земных пространств?

Совершенно независимо от этих опытов, в Германии же ведутся деятельные экспериментальные работы по созданию ракеты с жидким горючим. Здесь прежде всего следует отметить деятельность немецкого «союза звездоплавания» в Берлине, насчитывающего свыше тысячи членов с крупными теоретиками во главе (проф. Г. Оберт, инж. В. Гоманн, воен. инж. Г. Ноордунг, инж. Винклер и др.).

Союзом звездоплавания близ Берлина устроен обширный участок для испытания ракет. Этот первый в мире «ракетодром» организован инж. Небелем, ближайшим помощником известного деятеля звездоплавания проф. Оберта, который в настоящее время повидимому отошел от вопросов гражданского звездоплавания.

Сооруженная Обертом ракета с жидким зарядом до-

строена инженером Небелем и изготовлена из чрезвычайно легкого, но весьма прочного сплава алюминия и магния — электрона. Горючим служит бензин с жидким кислородом. Зажигание производится с большого расстояния электрическим запалом, чтобы по возможности обезопасить обслуживающий персонал от последствий взрыва.

Первая жидкостная ракета пущена была на берлинском ракетодроме 14 мая 1931 г. и поднялась на высоту 60 м; горючим служил бензин (0,3 л) с кислородом (1 л). Дальнейшим усовершенствованием конструкции и увеличением заряда удалось довести высоту подъема до 4 км. В настоящее время уже детально разработан проект мощной пилотной ракеты, также на жидком горючем; она понесет с собою закрытую кабину с пилотом. Средства для сооружения этой ракеты, длина которой будет достигать 8 м, уже были изысканы, но фашистский переворот положил конец этим планам.



Рис. 41. Профессор Герман Оберт, выдающийся теоретик звездоплавания.

совершают спуск на землю. Благодаря этому ракета не повреждается при падении и может быть использована много раз. Работники ракетодрома произвели уже свыше ста публичных демонстраций подъема и спуска жидкостных ракет.

Интересно, какой скорости достигала в этих опытах струя вытекающих газов — продуктов горения. Величина ее определяет окончательную скорость, приобретаемую самой ракетой к концу горения. Небель добился 2200 м в сек. Он находит усовершенствованием формы выводной трубы достичь еще большей скорости и считает вполне осуществимым не только достижение самых крайних слоев атмосферы, но и вы-

лет в мировое пространство и даже межпланетное путешествие.

При поддержке известной авиационной фирмы Юнкерс работал в том же направлении молодой немецкий инж. И. Винклер, редактор журнала «Ракета». В марте 1931 г. упомянутой фирмой (в Дессау) выполнены были удачные опыты с небольшой моделью, работавшей на жидким горючем (сжиженный метан) и сжиженным кислородом. При первом пуске (весной 1931 г.) ракета Винклера работала исправно и поднялась на высоту 600 м. Вторая модель, испытывавшая осенью 1932 г., взорвалась при старте.

В более или менее близком будущем работники Берлинского ракетодрома предусматривают следующие возможные практические применения реактивного мотора:

1) Регистрирующие ракеты для исследования высших слоев атмосферы. Дешевизна подобных аппаратов и возможность их многократного использования поможет организовать в широком масштабе систематическое наблюдение за высокими слоями атмосферы (точнее — стратосферы), столь важное для развития высотной авиации.

2) Почтовые ракеты дальнего следования. Здесь возможны такие, примерно, сроки переброски почты:

Берлин — Париж	5 мин.;
Берлин — Нью Йорк	25 "
Берлин — Токио	40 "
Берлин — Ю. Америка	40 "

» любой вообще пункт земного шара — менее, чем в 1 час.

При весе почтовой ракеты 5 тонн доставка одного письма через океан обойдется не дороже нескольких копеек, т. е. дешевле не только телеграммы, но и обыкновенного письма.



Рис. 42. Стартовое приспособление на Берлинском ракетодроме.

3) Пассажирские ракеты дальнего следования — в общем того же типа, что и почтовые, но с более простой системой управления вследствие наличия пилота (ср. далее, в отделье «Приложений», главу «Через океан на ракете»).

4) Ракеты для облегчения старта плаинеров сыграют важную роль в широком развитии этой ветви летного дела.

5) Реактивные моторы, установленные на краях большого горизонтального пропеллера, обусловят отвесный подъем летательного аппарата.

6) Реактивные моторы, установленные на краях ротора, способного к быстрому вращению, создадут газовую турбину с высоким коэффициентом полезного действия. Горючее может подводиться центробежным эффектом, так что надобность в котле высокого давления отпадает. Такие турбины, вероятно, будут применяться в морском транспорте, на электрических установках, на крупных дирижаблях и самолетах.

Упомниавшийся уже не раз немецкий инженер-пиротехник Зандер, известный строитель пороховых ракет, выдвинулся в последние годы и на поприще конструирования ракет с жидким зарядом. В апреле 1929 г. им пущена была подобная ракета длиною 75 см; ракета взлетела с такою стремительностью, что не было возможности за нею проследить. Она не была разыскана и после падения. То же повторилось и с другой ракетой сходного образца, несмотря на принятые предосторожности. В настоящее время Зандер занят приспособлением изобретенных им ракет взамен авиомотора для самолета. Особой заслугой Зандера надо считать то, что в качестве источника кислорода он пользуется в своих ракетах дешевым продуктом отброса химической промышленности; благодаря этому килограмм его горючей смеси обходится в 20 пфренников.

Над конструированием ракеты с жидким зарядом работал в Германии и Макс Валье. Но его опыты кончились катастрофой: 18 мая 1930 г. этот отважный и талантливый человек погиб при взрыве сооруженной им ракеты. Это — первая человеческая жертва, понесенная звездоплаванием. Взрыв ра-

кеты чешского изобретателя Людвиг Оцеизека (1929 г.) обошелся, к счастью, без человеческих жертв.

Но при взрыве ракетной лаборатории немецкого инж. Ти-линга (в ночь на 11 октября 1933 г.) погибло трое человек: сам Тилинг, его лаборантка и монтер.

Технические подробности устройства ракет нового типа держатся на Западе в секрете. О некоторых деталях намеренно сообщаются искаженные сведения с целью направить других изобретателей на ложный путь. При таких условиях нам в СССР, чтобы не отстать от Запада в технике изготовления крупных ракет, остается лишь один путь: приступить самостоятельно к сооружению ракет нового типа. На этот путь встали ленинградские работники ракетного дела, объединившиеся в «Группу исследования ракетного летания» («ЛенГИРД») — особую секцию Бюро воздушной техники Осоавиахима. Одновременно с этим, московские работники ракетного летания, объединившиеся в «МосГИРД», приступили к созданию первого советского ракетоплана — самолета с ракетным мотором.

Параллельно с работами в области сооружения жидкостных ракет за рубежом много внимания уделяется изобретению артиллерийских снарядов реактивного действия. Это — возрождение старинных ракетных бомб, но движимых энергией не пороха, а жидкого горючего. Стремятся изготовить снаряды этого типа, перебрасываемые на сотни и даже на тысячи километров.

«Работы, — сообщалось в периодической печати * — уже вышли из лабораторной стадии, и в настоящее время мы пе-



Рис. 43. Макс Валье, погибший при испытании своей ракеты с жидким горючим.

* Журнал «За рубежом» № 13, 1933 г.

реживаем период испытательных полетов дальностью до 10—20 км, — если не верить сенсационным сообщениям буржуазной печати в роде того, которое в 1932 г. обретело всю европейскую печать и в котором говорилось, что снаряд, выпущенный в Восточной Пруссии, попал в город Осло, в Нор-



Рис. 44. Подготовка к пуску жидкостной ракеты (в Берлине).

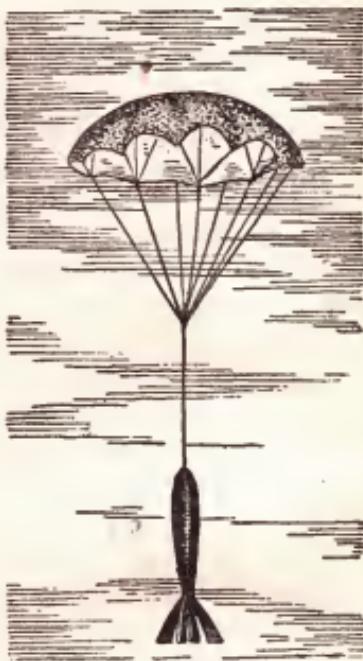


Рис. 45. Спуск жидкостной ракеты (в Берлине).

вегин, пролетев около 1000 км. Приходится сильно сомневаться в реальности подобных сообщений, хотя нельзя отрицать, что работы направлены именно в эту сторону».

Последним практическим достижением техники жидкостных ракет является подъем близ Нью-Йорка ракеты американского инженера Эдварда Пендрей 14 мая 1933 г. Ракета была сооружена на средства Американского межпланетного общества. Горючим служила смесь бензина с октаном. Ракета поднялась на небольшую высоту (75 метров) и вслед-

ствие повреждения камеры сгорания взорвалась, не причинив, к счастью, никакого вреда.



Рис. 46. Взрыв ракеты пражского изобретателя Л. Оденавека.

Главные этапы.

1919. Годдард публикует отчет о своих опытах с ракетами.

1928, 12 III. Первый старт ракетного автомобиля Опеля.

1929, 9 II. Ракетные сани Валье показали скорость 395 км в час.

1929, 18 VI. Подъем жидкостной ракеты Годдарда на высоту 300 м.

1930, 17 V. Гибель Валье при пуске его жидкостной ракеты.

1930, 27 IX. Устраивается (под Берлином) первый в мире ракетодром.

1931, 14 III. Подъем жидкостной ракеты Винклера на высоту 600 м. При втором пуске (1932, 6 X) ракета взорвалась.

1931, 14 V. Первый старт жидкостной ракеты на берлинском ракетодроме.

XVIII. ДВА НЕСБЫТОЧНЫХ ПРОЕКТА.

Мы могли бы и не рассматривать несбыточных проектов межпланетных дирижаблей. Но задача наша состоит не только в том, чтобы познакомить читателя с реально достижимым в этой области: мы желали бы также рассеять и не-

которые относящиеся сюда заблуждения. Не имеет никакого смысла перечислять и рассматривать все многочисленные «проекты» межпланетных перелетов, придуманные авторами фантастических произведений, так как сами авторы не придавали серьезного значения своим часто совершенно бессмысленным выдумкам. В первых главах нашей книги мы разобрали наиболее поучительные или виешне-правдоподобные идеи подобного рода: «кеворит» Уэллза, пушку Жюля Верна,

давление световых лучей и некоторые другие, отбрасывая все прочие, как не заслуживающие никакого внимания и лишь засоряющие поле обсуждения.

Имеется однако еще два проекта, которые полезно рассмотреть, несмотря на их безусловную несостоительность. Они получили у нас некоторую известность, так как неоднократно описывались в журналах, и представля-



Рис. 47. Проект отсыпки межпланетного вагона (A) вращением огромного колеса.

ются на первый взгляд легко осуществимыми. К сожалению, журналы не сопровождали их описание критическим разбором, и у многих читателей могло остаться убеждение, что мы имеем здесь хорошо продуманную техническую идею.

Оба проекта исходят из Франции. Первый из них предложен был в 1913 г. двумя французскими инженерами Масом и Друэ (Mas и Drouet) и описан известным техническим писателем Графини следующим образом:

«Представьте себе колесо огромного диаметра, несущее на окружности снаряд, который должен быть отброшен вдали (рис. 47). Если при достаточной скорости вращения внезапно освободить снаряд, он полетит по касательной с той же скоростью, с какой двигалась соответствующая точка колеса. Устройство может быть упрощено: машина может состоять

из двух параллельных брусьев, закрепленных посередине на оси. Противоположные концы брусьев могут быть снабжены с одной стороны метательным снарядом, с другой — противовесом равной массы. При длине брусьев в 100 м, каждый оборот дает путь в 314 м; значит, если довести скорость вращения до 44 оборотов в секунду, то крайние точки будут двигаться с секундною скоростью около 14 км.

«Если пожелаем развить такую скорость в течение нескольких минут, понадобится двигатель мощностью в миллион лошадиных сил. Это очевидно непременно. Оставаясь в пределах существующих технических норм, придется действовать более медленно и асигновать примерно 7 часов, чтобы добиться 44 оборотов в секунду; тогда достаточен будет двигатель в 12 000 лош. снл.

«Метательная машина, действующая так, как было объяснено, должна быть расположена где-нибудь над расщелиной, например между скалами в горах. Она будет приводиться в движение от паровой турбины, а в нужный момент особый электрический аппарат освободит закрепленный на колесе снаряд, который и полетит вертикально к зениту».

Дальнейшее движение снаряда (вес которого — для двухмесячного путешествия трех пассажиров — будет достигать 4 тонн) предполагается по ракетному принципу.

«Корабль вселенной должен быть снабжен внутренним двигателем, позволяющим увеличить его собственную скорость и управлять его движениями. Двигатель вовсе не должен быть очень сильным: аппарат, изолированный в пространстве и освобожденный от земного притяжения, перемещается с большою легкостью. Можно применить двигатель с «отдачей», основанной на принципе ракеты: он выбрасывает в пространство массу газа, истечение которого заставит аппарат отклониться. Чтобы получить отклонение в намеченном направлении, вытекание газа может быть произведено по желанию через тот или иной ряд труб, открывающихся наружу снаряда».

Почему надо считать этот проект несостоятельным? Прежде всего, огромные затруднения возникли бы при поды-

сканин материала, который мог бы противостоять развивающейся при таком вращении огромной силе натяжения. По формулам механики легко вычислить, что при окружной скорости 14 км в секунду и радиусе вращения в 50 м центробежная сила каждого грамма снаряда должна равняться

$$\frac{(1\ 400\ 000)^2}{980 \times 5000} = 400\ 000 \text{ г} = 400 \text{ кг.}$$

Это означает, что брусья будут растягиваться с силою, превышающей вес снаряда в 400 000 раз. Так как снаряд предполагается весом 4 т, то сила натяжения брусьев исчисляется 1 600 000 т. Вспомним, что вся Эйфелева башня весит только 9000 т. Если изготовить брусья из лучшей стали, то чтобы они могли безопасно выдерживать такое натяжение, им надо было бы дать, при квадратном сечении, толщину в 9 м — при условии, что такой чудовищный брус сам будет невесом...

Совершенно непреодолимо, кроме того, другое затруднение, — именно то, которое обусловлено увеличением тяжести внутри снаряда. Надо помнить, что и пассажиры снаряда, кружящиеся в этом колесе, к моменту отправления в космический полет сделаются в 40 000 раз тяжелее, и, конечно, будут раздавлены собственным весом. Отослать в полет живых пассажиров помошью такого колеса, очевидно, немыслимо.

Второй проект, — принадлежащий, повидимому, Графини, — кажется на первый взгляд более осуществимым. Здесь также используется инерция кругового движения, но небольшое колесо заменено неподвижным кольцевым рельсовым путем, проложенным внутри кольцевого туннеля; попечник кругового пути — 20 км. По рельсам (рис. 48) скользит (под действием электрического тока) на обильно смазанных полозьях тележка, несущая на себе межпланетный снаряд-вагон. Движение тележки обусловлено особым двигателем, помесяющимся вне ее и передающим ей свою энергию по проводу между рельсами. Так как двигатель работает непрерывно, то тележка должна скользить ускоренно. Для уменьшения сопротивления среды воздух внутри туннеля

разрежается насосами. От кругового туннеля отходит, по направлению касательной, ответвление с наклоном вверх. Когда тележка со снарядом, сделав достаточное число оборотов по круговому пути, разгонится до скорости 12,5 км в сек., она автоматически переводится на ответвление, на котором и подвергается торможению. Движение тележки замедляется, но лежащий на ней снаряд соскальзывает по инерции с тележки и летит в атмосферу со скоростью 12,5 км в сек., которая

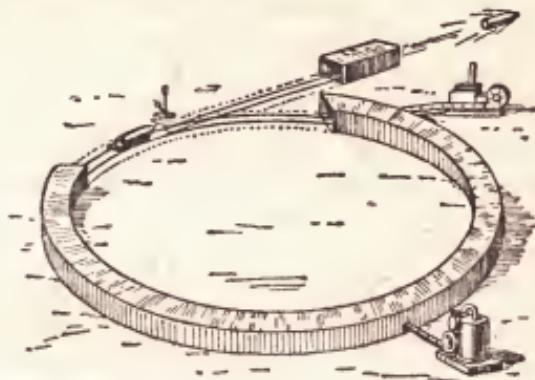


Рис. 48. Круговой крытый рельсовый путь для отлета в мировое пространство.
Верху вправо-воздушный насос.

по выходе из воздушной оболочки в мировое пространство понижается до 10,9 км. Управление снарядом в его свободном полете предполагается осуществлять помошью реактивного двигателя.

Мы замечаем в этом проекте некоторые черты, сближающие его с проектом К. Э. Циолковского. Однако в только что изложением виде идея Графини и несбыточна (если даже считать скорость 12,5 км в сек. достижимой), так как она не учитывает возрастания искусственной тяжести внутри снаряда к моменту его отправления в межпланетный рейс. Хотя тяжесть в данном случае значительно меньше, чем в предыдущем проекте — вследствие увеличения радиуса кругового пути, — но все же она достаточно велика, чтобы сделать проект несостоятельным. В самом деле: рассчитаем величину центробежной силы для каждого грамма снаряда.

Она равна:

$$\frac{(1\,250\,000)^2}{980 \times 1\,000\,000} \approx 1600 \text{ г.}$$

Мы видим, что пассажиры к моменту отправления в космическое путешествие сделаются в 1600 раз тяжелее, — возрастание веса, безусловно смертельное. Значит, как бы постепенно ни нарастала скорость снаряда по окружности, его центростремительное ускорение ненизбежно должно превзойти допустимую для живого существа норму.

Что же касается ракетного двигателя, управляющего снарядом в мировом пространстве, то сама по себе идея эта, как мы знаем, вполне целесообразна. Однако в рассмотренных проектах она совершенно не разработана и предложена так наивно, что не может в таком виде рассматриваться как серьезная техническая мысль.

Авторы проектов, очевидно, не дают себе отчета об условиях применения реактивного принципа.

Итак, оба изложенных французских проекта надо отнести к разряду совершенно неосуществимых.



XIX. ЖИЗНЬ НА КОРАБЛЕ ВСЕЛЕННОЙ.

С завистью думает современный астроном о тайнах мироздания, которые увидит из стеклянных окон своего межпланетного корабля будущий моряк вселенной. То, что смутно рисует нам слабый луч света, едва улавливаемый телескопом, во всей ясности предстанет изумленному взору космического путешественника. И кто предугадает, как чудесно расширятся тогда наши знания в мире миров, какие новые тайны исторгнет человеческий разум из глубин вселенной!

Необычайное и новое ожидает будущего небесного странника не только за стенами его корабля. Внутри звездолета он также сможет наблюдать целый ряд необыкновенных явлений, которые в первые дни путешествия будут, пожалуй, привлекать его внимание и поражать ум не менее, чем величественная панорама, расстилающаяся за окнами каюты.

Едва ли кто-нибудь даже во сне переживал ощущения, подобные тем, какие предстоит испытать будущему космическому страннику внутри звездолета. Это нечто поистине феерическое. В коротких словах речь идет о том, что внутри звездолета нет тяжести: все предметы полностью утрачивают в нем свой вес. Закон тяготения словно отменяется в этом маленьком мире. Достаточно немногих соображений, чтобы убедиться в бесспорности этого вывода, хотя и трудно привыкнуть к мысли, что внутри небесного корабля не обнаруживается ни одно из тех проявлений силы тяжести, к которым мы так привыкли на Земле.

Допустим сначала, ради простоты, что звездолет (или пушечное ядро Жюля Верна) свободно падает в мировом пространстве. Сила внешнего тяготения должна действовать одинаково как на самый снаряд, так и на предметы внутри него: поэтому она должна сообщать им равные перемещения (ведь все тела, тяжелые и легкие, падают с одинаковой скоростью). Следовательно, все предметы внутри звездолета будут оставаться в покое по отношению к стенкам. Разве может тело «упасть» на пол каюты, если пол этот тоже «падает» с точно такою же скоростью?

Вообще, всякое падающее тело не имеет веса. Еще Галилей в своем бессмертном «Собеседовании о двух новых науках» писал об этом в следующих картиных выражениях:

«Мы ощущаем груз на наших плечах, когда стараемся мешать его падению. Но если станем двигаться вниз с такою же скоростью, как и груз, лежащий на нашей спине, то как же может он давить и обременять нас? Это подобно тому, как если бы мы захотели поразить копьем кого-нибудь, кто бежит впереди нас с такою же скоростью, с какою движемся и мы».

При всей своей простоте, мысль эта настолько непривычна, настолько неожиданна, что, будучи даже понята, неохотно принимается сознанием. Остановимся же на ней немного дольше. Перенеситесь мысленно например внутрь Жюль Вернова ядра, свободно падающего в мировом пространстве. Вы стоите на полу каюты и роняете из рук каран-

даш. Естественно вы ожидаете, что он упадет на пол. Так полагал и Жюль Верн, не продумавший до конца своей собственной идеи. Но не то случится в действительности: карандаш повиснет в воздухе, нисколько не приближаясь к полу. По отношению к Земле, он, конечно, будет перемещаться под действием притяжения, — но точно такое же перемещение под действием тяжести получит и самое ядро. Если, например, земное притяжение в течение секунды приблизит карандаш к Земле на один метр, то и ядро приблизится на один метр: расстояние между карандашом и полом каюты не изменится, а следовательно падение предметов внутри каюты не обнаружится.

Так будет не только внутри падающего звездолета, но и при подъеме его вверх и вообще при всяком свободном движении его по инерции в любом направлении в поле тяготения. Ядро, летящее вверх, в сущности тоже падает: скорость его взлета все время уменьшается под действием земного притяжения, на определенную величину, — именно на ту, на какую уменьшилась бы скорость ядра за тот же промежуток времени, если бы ему не было сообщено движения вверх. То же самое должно происходить, конечно, и со всеми предметами внутри снаряда. Вы помните, как в романе «Вокруг Луны» труп собаки, выброшенный пассажирами из окна, продолжал в мировом пространстве следовать за ядром, и вовсе не стал падать на Землю. «Этот предмет, — замечает романрист, — казался неподвижным, как и ядро, и, следовательно, сам летел вверх с такою же скоростью». Но если предмет казался неподвижным вне ядра, то почему не должен он казаться таким же и внутри ядра? Удивительно, как близко можно подойти к истине и, не заметив ее, пройти мимо...

Теперь, думается, достаточно ясно, что внутри межпланетного корабля не может наблюдаться падение тел. Но если предметы в каюте звездолета не могут падать, то не могут они и оказывать давления на свои опоры. Короче говоря, в межпланетном корабле все предметы становятся абсолютно невесомы.

Строго говоря, в этом любопытном факте не должно быть для нас ничего неожиданного или нового. Мы ведь никакого не изумляемся, например, тому, что на Луне вещи тяготеют не к Земле, а к центру Луны. Почему же должны предметы внутри звездолета падать к Земле? С того момента, как ракета, прекратив взрывание, изменяет свой путь единствено лишь под действием притяжения Земли или иных мировых тел, — она превращается уже в миниатюрную планету, в самостоятельный мир, имеющий свое собственное, хотя и ничтожное, напряжение тяжести. Внутри снаряда могло бы проявляться разве лишь взаимное притяжение предметов и притягательное действие стенок снаряда. Но нам известно уже, как ничтожно взаимное притяжение мелких тел и какие медленные, незаметные движения оно способно вызвать. А влияние притяжения стенок снаряда должно быть еще менее заметно: в небесной механике доказывается, что если бы снаряд был строго шарообразный, то притягательное действие такой оболочки равнялось бы нулю, так как притяжение любого ее участка уравновешивалось бы обратным действием диаметрально противоположного участка.

По этому признаку — полному отсутствию тяжести — будущие пассажиры космического корабля безошибочно смогут определить, не глядя в окою, движутся ли они вне Земли или нет. Для них немыслимы сомнения вроде тех, которые, по свидетельству Жюля Верна, будто бы смущали пассажиров ядра в первые минуты межпланетного полета:

«— Николь, движемся ли мы?

«Николь и Ардан переглянулись: они не чувствовали движения ядра.

«— Действительно, движемся ли мы? — повторил Ардан.

«— Или спокойно лежим на почве Флориды? — спросил Николь.

«— Или на дне Мексиканского залива... — прибавил Мишель».

Подобные сомнения совершенно невозможны для пассажиров свободно брошенного звездолета. Им не придется загля-

дывать в окно каюты, чтобы решить, движутся ли они: непосредственное ощущение невесомости сразу покажет им, что они уже перестали быть пленниками Земли и превратились в обитателей новой миниатюрной планеты, лишенной тяжести.*

Мы так привыкли к силе тяжести, не покидающей нас ни в железнодорожном вагоне, ни на палубе парохода, ни даже в гондоле аэростата или в сидении аэроплана — так сжились с этой неустранимой силой, что нам чрезвычайно трудно представить себе ее отсутствие. Чтобы помочь читателю вообразить себе, при каких необычайных, почти сказочных условиях будет протекать «невесомая» жизнь пассажиров в каюте межпланетного корабля, попытаемся набросать здесь некоторые черты своеобразной картины этой жизни.

Вы пробуете сделать шаг в каюте космического корабля — и плавно, как пушинка, парите к потолку: легкого усилия мускулов ног достаточно, чтобы сообщить вашему невесомому телу заметную поступательную скорость. Вы летите к потолку (нельзя сказать «вверх»: в мире без тяжести нет ни верха, ни низа), ударяетесь о него — и обратный толчок относит ваше невесомое тело снова к полу. Это, плавное падение не будет грузным; вы почувствуете довольно легкий удар, но его достаточно, чтобы опять оттолкнуть вас к потолку, и т. д. Если, желая как-нибудь прекратить невольные и бесконечные колебания, вы ухватитесь за стол, то не посвятите делу: стол, ничего не весящий, легко полетит вместе с вами, и будет качаться туда и назад, попеременно отталкиваясь от потолка и пола. К чему бы вы ни прикасались — все немедленно приходит в движение, плавное, зато нескончаемое. Полка с книгами поплынет в воздухе, не растеривая своих книг; ящик с провизией и посудой будет витать «вверх дном», не роняя своего содержимого. Словом, в каюте небесного корабля будет царить хаос, исключающий всякую возможность покойной жизни, если мы не позаботимся заранее привязать и привинтить все вещи к полу, к стенам, к потолку.

* Почувствовав себя невесомыми, они могли сделать только два предположения: либо ядро свободно летит в пространстве, либо же земной шар визуально утратил способность их притягивать. Теоретически оба допущения равноправны, практически же выбор между ними единен.

Многие предметы обстановки будут, впрочем, совершенно излишни в этом мире без тяжести. К чему вам стулья, если вы можете висеть в воздухе в любом положении, не утомляя ни единого мускула? Стол тоже бесполезен: все поставленное на него унесется, как пух, при малейшем толчке или дуновении. Лучше заменить его особым станком с вакуумами. Не нужна вам и кровать: вы не удержитесь на ней и одной минуты — при малейшем движении улетите прочь; пружинный тюфяк будет бросать ваше тело к потолку как мяч.

Чтобы спать спокойно, без невольных странствований по всем углам каюты, вам необходимо будет пристегнуть себя ремнями к своему ложу. Тюфяк — излишний предмет там, где нет тяжести; вам будет мягко и на жестком полу: ведь ваше тело ничего не весит, не давит на пол, а следовательно вы не будете испытывать ощущения жесткости.

Буквально на каждом шагу будет подстерегать вас неожиданное и необычайное. Вы хотите налить воды для питья: опрокидываете невесомый графин над невесомым стаканом, но — вода не льется... Нет тяжести, значит, нет и причин, побуждающей жидкость выливаться из опрокинутого сосуда. Вы ударяете рукой по дну графина, чтобы вытряхнуть воду, и — новая неожиданность: из графина вылетает большой колеблющийся водяной шар, пульсирующий в воздухе. Это не что иное как огромная водяная капля: в мире без тяжести жидкость принимает сферическую форму, как масло в знаменитом опыте Плато. Если эта гигантская водяная капля ударится о пол или стенку каюты, она растечется

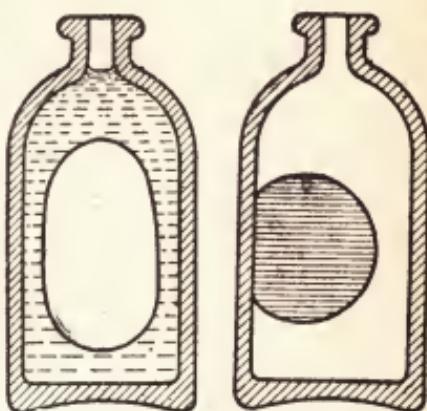


Рис. 49. Жидкости в условиях невесомости. Налево — вода в бутыли; направо — ртуть.

по ним тончайшим слоем и расплзется во все стороны. Придется брать с собою жидкость не в стеклянных и вообще твердых сосудах, а в резиновых вместилищах, из которых жидкость можно будет выдавливать.

Пить в межпланетном корабле тоже нельзя будет так, как мы привыкли. Зачерпнуть жидкость мудрено: она соберется в шар, если не смачивает стенок сосуда; и тогда вы не донесете до рта этой водяной пипилюли — при малейшем толчке она умчится прочь. Если же жидкость смачивает стенки сосуда, то облечет ее со всех сторон, и вам придется по долгу облизывать сосуд, испытывая муки Гантала.

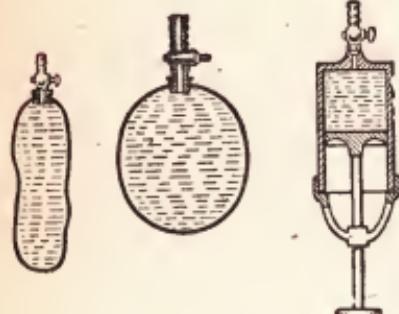
Процесс питья и еды в невесомой среде требует большой осмотрительности: легко поперхнуться.

Приготовление обеда из невесомых продуктов будет сопряжено с немалым и снова неожиданными затруднениями. Чтобы довести воду до кипения, придется повозиться чуть не целые сутки.

Рис. 50. Бутыли для ракетного корабля.

Чтобы из бутыл можно было в среде без тяжести извлекать содержимое, стени ее должны быть кожаные (илиевые) или резиновые (в середине), или бутыль должна снабжаться поршнем (направо).

В самом деле: при обычных условиях вода в кастрюле нагревается сравнительно быстро только потому, что нижние нагретые слои воды, как более легкие, вытесняются вверх холодными, выше лежащими; перемешивание это происходит сама собой, пока все слои воды не нагреются до кипения. Но пробовали ли вы нагревать воду сверху? Попробуйте; положите горячие уголья на металлическую крышку полной кастрюли — и вы убедитесь, что это бесконечная история: нагретый слой останется наверху, теплота будет передаваться нижележащим слоям только через воду же, — а теплопроводность воды, как известно, ничтожна; можно довести воду вверху сосуда до ки-



пения и в то же время удерживать на его дне нарастающие куски льда. В невесомом мире звездолета также не будет этого благодетельного перемешивания слоев при нагревании жидкости: ведь нагретые и ненагретые слои одинаково невесомы: — следовательно вскипятить всю воду в кастрюле обычным путем, без специальных мешалок, будет довольно трудно. В невесомой кухне невозможно и жарить на открытой сковороде; упругие пары масла тотчас же отбрасывают жаркое к потолку.

По той же причине — отсутствию перемещения нагретых частей, — весьма трудно будет отопить каюту каким-либо нагревательным прибором.

Развязывая мешок с мукою или крупой, мы рискуем малейшим толчком рассеять в воздухе все его содержимое.

Даже обыкновенное пламя не будет гореть в каюте небесного корабля. Обращающиеся при горении пламени негорючие газы — углекислота, водяной пар и др. — не могут здесь удаляться сами собой, как удаляются они на Земле вследствие высокой температуры. Они будут оставаться тут же, окружая пламя и прекращая к нему доступ воздуха. Пламя задохнется в продуктах собственного горения. Устроив в вагоне-ядре газовое освещение, Жюль Верн в сущности обрек своих героев на пребывание в темноте.

В будущем межпланетном снаряде освещение необходимо устроить электрическое, и даже для кухни придется пользоваться исключительно электрическими беспламенными нагревателями.

Все эти житейские неудобства — курьезные, необычайные, неожиданные, но по существу безвредные и невинные, — заставят будущих моряков вселенной отрешиться от многих укоренившихся привычек. Едва ли, однако, из-за одного этого будут отказываться от путешествия в таинственные глубины мироздания. Люди терпели более серьезные лишения, чтобы изучить нашу маленькую Землю — вспомним страдания полярных путешественников! — и, конечно, не остановятся перед ними, когда дело будет итти об исследовании вселенной.

Когда речь идет о полете в мировое пространство, ум неподготовленного человека обычно рисует нескончаемый ряд опасностей, подстерегающих ладью моряка вселенной и несущих ему гибель. Здесь и встреча с метеорами, прорезающими в изобилии пустыни мироздания; и чудовищный холод мирового пространства; и невыносимая для живого организма скорость передвижения; и вредное отсутствие тяжести; и столь же вредное усиление тяжести при отлете; и неизбежное расплавление звездолета при проникновении через атмосферу с огромной скоростью; и смертоносные космические лучи, и давление солнечных лучей, способное нарушить расчисленный путь ракетного корабля, и еще много других опасностей, из которых каждая в отдельности достаточна, чтобы сделать предприятие невыполнимым.

Остановимся же на рассмотрении этих опасностей и выясним, в какой степени они реальны.

Встреча с метеорами.

Возможная встреча звездолета с одним из тех твердых обломков, которые стремительно прорезают мировое пространство, представляет в глазах многих самую серьезную опасность для будущих ракетных кораблей. Количество метеоров, каждые сутки обрушающихся на земной шар со скоростью десятков километров в секунду, исчисляется миллионами. От этой небесной бомбардировки нас спасает воздушная броня, окружающая Землю.

Но что оградит от нее звездолет, вынесшийся за пределы атмосферы?

Не будет ли ракетный корабль сразу же осыпан градом метеоров, которые проникнут его тонкую оболочку, повредят механизм, выпустят запасы горючего и воздуха?

Ближайшее рассмотрение вопроса показывает, что подобные опасения почти совершенно лишены основания. Забывают, что если для огромного земного шара метеоры являются густым градом, то для звездолета, поверхность которого

в десятки миллиардов меньше поверхности нашей планеты, те же метеоры рассеяны крайне просторно. Известный немецкий астроном К. Граф высказался по этому поводу так:

«С метеорной опасностью можно почти не считаться. Даже в густых метеорных потоках одна крупинка массою меньше грамма попадается в сотне кубических километров — в объеме, едва охватываемом нашим воображением. А опасность прямого столкновения с более крупными метеорами равна нулю».

Подтверждение этих слов находим и у других астрономов. В. Мейер в книге «Кометы и метеоры» писал: «Для потока леонид 1866 года найдено, что в самой плотной его части твердые крупинки разделены промежутками в 110 км». Согласно проф. Ньютона, знатоку метеорной астрономии, расстояние между соседними метеорами в рое еще больше: около 500 км. После этого для читателя не будет неожиданным расчет профессора Оберта, утверждающего, что «ракета должна странствовать в мировом пространстве 530 лет, прежде чем встретит один метеор... С этой точки зрения путешествие в звездолете во всяком случае не столь опасно, как например езда на автомобиле». К сходному выводу пришел, на основании своих вычислений, и проф. Р. Годдард. По его расчетам, вероятность встречи ракеты с метеором во время перелета Земля — Луна определяется дробью порядка 1 : 100 000 000.

Холод мирового пространства.

Другая опасность, по мнению многих, подстерегающая будущего моряка вселенной, — страшный холод мирового пространства, достигающий — 270°. Такой сильный холод неизбежно должен проникнуть сквозь металлические стеки космического корабля и заморозить его пассажиров.

Опасения эти, однако, основаны на простом недоразумении. Когда о «температуре мирового пространства» говорит физик, он хорошо знает, что надо под этим разуметь. Но в ши-

рой публике с теми же словами связаны крайне смутные и сбивчивые представления. Температурой мирового пространства называют ту температуру, какую принимает абсолютно черное тело, * защищенное от солнечных лучей и удаленное от планет. Но звездолет ни в коем случае не есть тело, защищенное от солнечных лучей. Напротив, он непрерывно купается в лучах Солнца, непрерывно прогревается им. Расчет показывает, что шар из теплопроводного вещества (металла), помещенный в подобных условиях в расстоянии 150 миллионов километров от Солнца, должен иметь температуру на 12° выше нуля Цельсия, а тело формы ракеты — даже на 29° выше нуля. Если же одна сторона ракеты зачернена, а другая блестящая, то температура звездолета может колебаться — в зависимости от поворота его к Солнцу — между 77° выше нуля Цельсия и 38° ниже его. Мы видим, что пассажиры ракетного корабля будут иметь возможность, поворачивая его различным образом относительно Солнца, поддерживать внутри каюты, смотря по желанию, любую температуру — от сибирского мороза до зиона Сахары.

Чрезмерная скорость.

Многих пугает огромная скорость, с какой звездолет будет мчаться в мировом пространстве. Человеческий организм, однако, способен выдержать любую скорость, по той простой причине, что он вообще не ощущает никакой скорости. Разве чувствуем мы, что наше тело ежесекундно перемещается вместе с земным шаром на 30 км, а вместе с Солнцем — еще на 20 км. Для организма опасна не скорость сама по себе, как бы велика она ни была, а изменение скорости, переход от одной скорости к другой, т. е. то, что в механике называется «ускорением». Ускорение же ощущается нами как усиление или ослабление силы тяжести — эффект, который, как и полная невесомость, будет сейчас рассмотрен особо.

* Т. е. тело, поглощающее все падающие на него лучи.

Отсутствие тяжести.

Часто высказываются опасения, что последствия для живого организма от помещения его в среду без тяжести должны быть роковыми. Опасения эти, однако, ни на чем, в сущности, не основаны. Вспомним, что обитатель вод, т. е. $\frac{3}{4}$ всего земного шара, почти невесомы, — во всяком случае живут в условиях, весьма сходных с состоянием невесомости. Кит, млекопитающее, дышащее легкими, может жить только в воде, где чудовищный вес его сводится к нулю. вне воды он раздавливается собственным весом. Если систематически рассмотреть, какие именно функции нашего организма могли бы серьезно расстроиться вследствие утраты веса, то окажется, что таких функций нет.*

«Отсутствие тяжести, — пишет Г. Оберт, — не может причинить нам никакого физического вреда. Уже тот факт, что все жизненные процессы протекают в нашем теле как при его отвесном, так и при горизонтальном положении, доказывает, что мы (в отличие от растений) не приспособлены лишь к определенному направлению тяжести».

Невесомость, по исследованиям Оберта, может оказывать на человека вредное психическое действие. В первые моменты, особенно при внезапном переходе к условиям невесомости, ощущается безотчетный страх. Но мозг и внешние чувства функционируют необыкновенно интенсивно, мысли четки и безуказанныно логичны. Течение времени кажется, замедленным; устанавливается своеобразная нечувствительность к боли и чувство безразличия. Позднее эти явления исчезают и уступают место ощущению свежести и повышенного напряжения жизненных явлений, сходному с действием возбуждающих нервы средств. Наконец, по истечении некоторого времени, психическое состояние возвращается

* Многих смущает тот общеизвестный факт, что человек, подвешенный вниз головой, погибает; отсюда делают вывод о важном значении для нашего организма надлежащее направление силы тяжести. Однако из того, что при определенном направлении своего действия фактор оказывается вредным, никак не следует, что и полное отсутствие этого фактора также будет вредно.

к нормальному, хотя пребывание в среде без тяжести продолжается.

Того же мнения о физиологической безвредности отсутствия тяжести придерживается и К. Э. Циолковский.

«Во время падения или простого прыжка на нашей планете, пока мы еще не коснулись ногами ее почвы, мы также находимся, по отношению к нашему телу, одежде и предметам, при нас находящимся, в среде, свободной от тяжести, но явление это продолжается много-много полсекунды; в течение этого промежутка времени части нашего тела не давят друг на друга, пальто не отягчает плеч, часы не оттягивают кармана. При купании на Земле вес нашего тела также почти парализуется выталкивающим действием воды. Такое отсутствие веса может продолжаться неопределенно долгое время. Отсюда видно, что едва ли нужны какие-либо особые опыты для доказательства безвредности среды, лишенной тяжести».

Во время свободного падения тело не имеет веса, так что человек, падающий с высоты, находится в условиях невесомости. Но падение само по себе не причиняет никаких расстройств. Летчики, сбрасывающиеся с парашютом, около 12 секунд падают с возрастающей скоростью. Они не становятся совершенно невесомыми, так как из-за сопротивления воздуха ускорение их падения меньше ускорения свободно падающего тела. Но все же вес их уменьшается довольно значительно, и это не отражается на самочувствии опытного парашютиста. Артисты, выполняющие номер «человек-сиаряд» (их выстреливают из пружинного * орудия), пребывают во время своего перелета в состоянии невесомости до 4 секунд, не испытывая при этом никаких болезненных ощущений. **

Отметим еще ошибочность мнения (высказанного некоторыми критиками моей книги), будто невесомый воздух внутри межпланетного дирижабля не должен оказывать ни-

* Но никак не из порохового. Дым, видимый публикой, — чисто декоративный.

** См. «Занимательная механика» Я. И. Перельмана.

какого давления. Если бы это было верно, то, конечно, целый ряд явлений внутри небесного корабля происходил бы не так, как описано в главе XIV. Но в действительности давление воздуха при данных условиях несколько не связано с его весомостью. Весомость, конечно, была причиной того, что воздух близ земной поверхности сжат и давит во все стороны. Но этот сжатый воздух должен полностью сохранить свое давление и в том случае, если в закрытом помещении он становится невесомым. Ведь сжатая пружина не утрачивает своей упругости в среде без тяжести; карманные часы не изменят своего хода от перенесения с Земли на Луну или на самый маленький астероид. Сжатый газ — та же пружина и не должен утрачивать своей упругости при ослаблении тяжести или полной потере веса (если, конечно, газ заключен в герметически замкнутом пространстве). Воздух утратил бы свою упругость только при одном условии: если бы температура его понизилась до абсолютного нуля (т. е. до -273°Ц); при температуре выше этой всякий газ должен обладать упругостью независимо от того, подвержен ли он тяжести или нет.

Поэтому барометр-анероид показал бы в летящем небесном дирижабле то же самое давление, какое он показывал там до отлета. (Барометр же ртутный вовсе непригоден в таких условиях, потому что он измеряет давление воздуха весом ртутного столба, который в среде без тяжести равен нулю.)

Многие думают также, что в среде без тяжести невозможна глотание. Это совершенно ошибочно. Акт глотания вовсе не обусловлен тяжестью: пища проталкивается по пищеводу действием его мускулов. Лебедь, страус, жирафа пьют при опущенной шее; акробаты могут пить, вися вниз головой. Проглоченная жидкость продавливается мускулами пищевода в желудок чрезвычайно быстро — в течение



Рис. 51. Человек может пить, вися вниз головой.

доли секунды. Твердая пища перемещается медленнее — у человека секунд 8—10 (в зависимости от величины проглоченного куска), — но во всяком случае без участия силы тяжести.

Усиленная скорость.

Что касается, напротив, усиленной тяжести, то она, вообще говоря, представляет для человека серьезную опасность, если превосходит известный предел. Животные могут переносить усиление тяжести в довольно широких пределах, как видно из опытов Циолковского.

«Я делал опыты с разного рода животными, — говорит Циолковский, — подвергая их действию усиленной тяжести на особых центробежных машинах... Вес рыжего таракана я увеличивал в 300 раз, а вес цыпленка раз в 10; я не заметил, чтобы опыт принес им какой-либо вред». То же подтвердили и опыты, произведенные в Ленинграде в 1930 г. в Институте гражданского воздушного флота.*

Удвоенную тяжесть человек переносит легко. При крутом снижении («пикировании») летчики при выходе из пике подвержены, как показывает расчет, трехкратной и даже четырехкратной искусственной тяжести; известен случай, когда лётчик подвергся при таком спуске действию семикратной тяжести (т. е. двигался с ускорением в 70 м в сек.) и принес ей — конечно, в течение всего нескольких секунд — без вреда для здоровья. Мы уже приводили случай — правда исключительный — с пожарным, прыгнувшим с высоты 25 м на холст; человек этот подвержен был при ударе о холст ускорению в 24 раза сильнее нормального. Известно, что люди совершили безвредно переносят прыжки с большой высоты в воду, — хотя, по расчетам Оберта, такой прыжок с 8 м

* См. Н. А. Рынин. Теория реактивного полета, глава «Эффект ускорения из животных» (стр. 353—356). Опыты производились над тараканами, навозными жуками, слепнями, мухами, карасем, лягушками, чижом, голубем, вороной, мышами, крысами, кроликами, кошками. Насекомые переносили безвредно для себя отяжеление в 2000 раз, лягушки — в 50 раз, кошки — в 20 раз (в течение 1—2 минут).

подвергает организм четырехкратному усилению тяжести. Названный ученый полагает, что человек может переносить без вреда в направлении от головы к ногам ускорение 60 м в сек. (6-кратную тяжесть), а в поперечном — 80—90 м в секунду (8—9-кратную тяжесть). «Весь вопрос в том, может ли он переносить это действие длительно, т. е. по крайней мере 200—600 сек... Во время войны наблюдался такой случай: летчик со скоростью около 216 км в час (60 м в сек.) описал четыре петли винтовой линии диаметром не более 140 м; в течение 29 секунд он подвержен был ускорению в 51,5 м в сек. без малейшего вреда. Этот случай говорит за то, что человек может и длительно переносить подобную степень усиления тяжести».

Такое же мнение высказывал и Макс Валье. В статье «Медицина и звездоплавание» («Ракета», 1928 г.) он писал: «Можно принять, что человек способен без вреда для себя в течение нескольких минут переносить 3—4-кратное усиление тяжести, особенно когда его тело расположено поперек действующей силы, т. е. поперек к направлению движения аппарата. Отправляться надо, следовательно, лежа, располагаясь на мягком ложе (хороший тюфяк в свободно висящей койке), чтобы возможно больше квадратных сантиметров тела имели опору. Испытание человека по отношению к усилению тяжести можно выполнить помощью специально для этого устроенной карусели, вращаемой настолько быстро, что действие центробежной силы в несколько раз превышает нормальное напряжение тяжести. Отправляться в полет с большим ускорением без предварительного испытания было бы рискованно — всякому понятно, что усиленная тяжесть затрудняет деятельность сердца, легких и других органов, выполняющих жизненные функции».

Весьма показательны опыты, производившиеся недавно (1928 г.) в Бреславле над человеком, подвергнутым действию

* «Человек-пушка» при падении на сетку подвергает свое тело усиленной тяжести, в 15 раз превышающей нормальную, не испытывая при этом болезненных ощущений. (См. Я. И. Перельман, «Занимательная механика».)

центробежной силы; напомним, что давление, обусловленное этой силой, ничем не отличается от давления, порождаемого тяжестью. Человек, предоставивший себя для опытов, производил самонаблюдения по определенной программе. Опыты велись на карусели. Расстояние центра тяжести испытуемого от оси вращения было 3,2 м. При 24 оборотах в минуту равнодействующая центробежного ускорения и ускорения тяжести равнялась 23 м в сек. за секунду, т. е. больше нормального ускорения тяжести в 2,3 раза. При этом сердце, дыхательный аппарат и мозг работали нормально. Самочувствие и мышление — также же, как и в нормальных условиях. Заметно ощущалось лишь давление тела на наружную стенку. Руки и ноги казались отяжелевшими, но все же ими легко было управлять. Мускулы щек при боковом положении головы ощутительно оттягивались. С трудом удавалось держать голову прямо, не подпирая ее.

При более быстром вращении карусели достигалось ускорение в 4,3 раза больше нормального. Но и при этих условиях не замечалось расстройств в деятельности сердца и дыхательного аппарата; сознание и все ощущения были нормальны. Руки и ноги заметно тяжелели, но ими все же можно было двигать. Чувствовалось, что одежда гораздо тяжелее. Всего ощущительнее было давление тела на наружную стенку. Производить наблюдения при еще быстром вращении на этой карусели нельзя было из-за неприспособленности карусели.

Сопротивление атмосферы.

Приходится слышать опасения, что ракетный корабль, летящий с космической скоростью, должен, прорезывая земную атмосферу при взлете и при возвращении на Землю, подвергнуться той же участи, как и метеоры: переход энергии его движения в теплоту неизбежно раскалит, расплавит, даже превратит в пар весь звездолет. Соображение это кажется на первый взгляд очень серьезным; в действительности же, как мы уже имели случай отметить, оно очень мало основательно.

Дело в том, что межпланетная ракета прорезает толщу атмосферы вовсе не с космической скоростью. Мы видели, что при путешествии на Луну звездолет приобретает свою максимальную космическую скорость уже за пределами атмосферы, на высоте 1666 км; плотную же часть воздушной оболочки ракетный корабль проиизывает сравнительно умеренной скоростью. Так, при отлете на Луну ракета имеет на высоте 1 км скорость по отношению к Земле 250 м в сек., на высоте 2 км — 350 м, 5 км — 550 м, 10 км — 770 м, 15 км — 950 м, 20 км — 1100 м, 30 км — 1350 м. Как видим, скорость ракеты мала там, где воздух плотен, и велика там, где он крайне разрежен.

При обратном спуске на Землю ракета описывает строго рассчитанную спираль, прорезая сначала, пока скорость велика, самые разреженные слои атмосферы и лишь постепенно, по мере уменьшения скорости, проникая в более плотные слои. Опасность расплавления оболочки и здесь вполне может быть избегнута.

Космические и ультрафиолетовые лучи.

В число возможных опасностей звездоплавания нередко включают и вредное, чуть не смертоносное действие так наз. космических лучей (иначе именуемых также лучами Гесса или Милликена). Вредное действие этого излучения однако сильно преувеличено. Авторитетный исследователь космических лучей проф. Кольхерстер считает подобные опасения, связанные с этими лучами, лишенными всякого основания.

Мнение это вполне подтвердилось недавними исследованиями проф. Пикара, произведенными во время его знаменного подъема в 1931 г. на высоту 16000 м. Целью полета было изучение хода изменения интенсивности космических лучей с высотой (земная атмосфера заметно поглощает эти лучи). Пикар установил, что на высоте 16 км интенсивность космического излучения больше, чем на высоте 9 км, — но что она нигде не достигает степени, сколько-нибудь опасной для живого организма. На высоте 16 км Пикар имел под собой 90% массы земной атмосферы; поэтому при дальней-

шем поднятии вверх интенсивность космического излучения может возрасти только на 10%.

С этими результатами хорошо согласуются данные, добывшие в 1932 г. проф. Регенером помощью шара-зонда, пущенного на высоту 28 км с приборами, регистрирующими интенсивность лучей Милликена.

Словом, сенсационное наименование «лучей смерти» присвоено газетами этому излучению без малейшего основания: действие его слишком спешно отождествили с действием лучей «электроиной пушки» Кулиджа.

Что же касается вредного действия лучей ультрафиолетовых на той высоте, где действие их не ослабляется толщей атмосферы, то от них достаточно защищают пассажиров металлические стенки звездолета и толстые стекла его иллюминаторов.

Лучевое давление.

Здесь также видят помеху для звездоплавания. Звездолет, как небесное тело, конечно карлик; а если так, то не может ли быть его движение нарушено отталкивающим действием солнечных лучей? Не опрокинет ли этот фактор все расчеты астрономов, не спутает ли он так тщательно расчищенные маршруты звездоплавания?

Бояться этого не приходится. Ракета в 5 т массы, подставляющая солнечным лучам поверхность в 50 м^2 , должна под действием светового давления приобрести ускорение в 0,000004 см в сек. за сек. В течение суток скорость звездолета изменится менее чем на 2 ми в сек. Это не может ни иметь рокового значения, ни даже служить сколько-нибудь значительной помехой, так как для восполнения разного рода непредвиденных мелких потерь скорости звездолет берет с собой некоторый избыток горючего.

Опасность заблудиться.

Можно ли быть уверенным в том, что ракета, посланная на Луну, действительно достигнет ее, а не направится мимо и заблудится в мировом пространстве, — или, что столь же

опасно, попадет на какую-нибудь планету, куда попасть вовсе нежелательно? Луна представляет такую крошечную мишень на небе (она видна под углом всего в полградуса), что промахнуться, направляя на нее ракету, очень легко.

Опасения эти столь же мало основательны, как и все предыдущие. Прежде всего при отправлении ракеты на Луну приходится иметь дело с небесной мишенью вовсе не столь маленькой, как обычно думают. Луна — мишень особенная: она сама притягивает к себе летящие к ней снаряды. Чтобы ракета очутилась на Луне, достаточно заложить ее за ту границу, где лунное притяжение сильнее земного. Граница эта представляет собою шаровую поверхность, окружающую Луну на расстоянии примерно 40 000 км от ее центра. Значит, мишенью является не шар Луны, диаметром 3 500 км, а упомянутая сфера, диаметром 80 000 км. Мишень эта усматривается с Земли под углом в $11\frac{1}{2}^{\circ}$ — в 23 раза больше, чем лунный диск. Если «стрельба в Луну» равносильна стрельбе в круг диаметром 1 м с расстояния 115 м, то обстрел пограничной сферы соответствует стрельбе в тот же метровый круг с расстояния всего 5 м. Промах здесь мало вероятен.

Что касается блуждания в мировом пространстве, то следует иметь в виду, что, покинув атмосферу, ракета оказывается в среде, свободной от трения, и уподобляется небесному телу. Известна точность, с какой астрономы предсказывают затмения и другие события на небе. Движение ракеты может быть предвычислено с такою же астрономической точностью, исключающей всякие уклонения. Не предусмотренные же последствия случайной ошибки (которая может быть лишь очень незначительна под пером опытного вычислителя) могут быть своевременно исправлены пилотом звездолета, располагающим достаточным избытком горючего.

Учитывать притяжение лунной ракеты планетами нет никакой надобности: оно исчезающе мало вследствие крайней удаленности планет от Земли. Ничтожная масса ракеты не ухудшает положения: величина перемещения зависит лишь от массы притягивающего тела и нисколько не зависит от массы тела притягиваемого.

XXI. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Мы видели, что проблема звездоплавания,— если не в полном объеме, то в существенной своей части,— может считаться разрешенной уже в наши дни. Разрешено не в техническом, конечно, смысле, а в механическом и физическом: найдены в инвентаре современной науки те физико-механические принципы, на которых может быть построен звездолет будущего. Таким принципом является закон противодействия, и прообразом звездолета является ракета. Сам Ньютона, провозгласивший закон противодействия, пророчески сказал, что если удастся когда-нибудь людям летать в пустом пространстве, то сделано это будет только помощью аппаратов, основанных на этом начале. Теперь уже нет сомнения, что человечеству суждено вступить когда-нибудь в прямое сообщение с другими планетами, начать новый, «вселенский» период своей истории, и осуществится этот шаг при помощи исполнистских ракет — единственного средства, разрешающего проблему межпланетных путешествий.

Гений Ньютона открыл человечеству закон действия могучей силы, приковывающей нас к Земле. Но тот же гений провозгласил и другой закон природы, опираясь на который человек свергнет иго тяжести и вырвется из земного плена на простор вселенной, в необъятный мир миров.





ПРИЛОЖЕНИЯ.

1. СИЛА ТЯГОТЕНИЯ.

Приведенные в главе II примеры действия силы тяготения могут быть проверены несложными расчетами, основанными на законе Ньютона и элементах механики. Читатели, имеющие начальные сведения из алгебры, без затруднения проследят за ними. Напомним, что за единицу измерения силы в механике принята сила, которая, будучи приложена к свободному телу массою в 1 г ежесекундно увеличивает его скорость на 1 см. Эта единица силы называется диной. Так как сила земного притяжения ежесекундно увеличивает скорость свободно падающего грамма почти на 1000 см (9,2 м), то сила, с какой притягивается к Земле 1 г, больше «дины» в 1000 раз, т. е. равна (почти) 1000 динам. Другими словами: вес гирьки в 1 г (сила ее притяжения к Земле) равен почти 1000 динам. Это дает представление о величине дины в единицах веса: дина равна примерно 1000-й доле грамма.

Далее: установлено, что два шарика, по 1 грамму каждый, расстояние между центрами которых равно 1 сантиметру, должны притягиваться между собою с силою в одну 15-миллионную долю дины. Эту величину называют «постоянной тяготения».

Зная это, нетрудно, на основании закона Ньютона, вычислить силу взаимного притяжения двух человеческих тел, разделенных промежутком в 1 м (или 100 см). Принимая вес человеческого тела в 65 кг (65 000 г) и имея в виду, что взаимное притяжение прямо пропорционально произведению

масс и обратно пропорционально квадрату расстояния (закон Ньютона), — имеем для силы взаимного притяжения

$$\frac{1}{15\ 000\ 000} \times \frac{65\ 000 \times 65\ 000}{100^2} = \approx 0,028 \text{ дины.}$$

Итак, два человеческих тела на расстоянии 1 м притягиваются взаимно с силою 0,028 дины (около 40-й доли миллиграмма).

Таким же образом может быть вычислена сила взаимного притяжения и двух линейных кораблей, разделенных расстоянием в 1 км. Масса каждого корабля равна 25 000 т = = 25 000 000 000 г; расстояние равно 100 000 см. Поэтому взаимное притяжение равно

$$\frac{1}{15\ 000\ 000} \times \frac{(25\ 000\ 000\ 000)}{(100\ 000)^2} \approx 4200 \text{ дин.}$$

Так как 1000 дин = 1 г, то 4200 дин равны примерно 4 г.

2. ПАДЕНИЕ В МИРОВОМ ПРОСТРАНСТВЕ.

Полет пушечного ядра Жюля Верна на Луну можно рассматривать как случай падения тела в мировом пространстве под влиянием силы тяготения. Поэтому, прежде чем рассматривать условия его полета, полезно рассмотреть следующую задачу из области небесной механики.

Во сколько времени упал бы на Солнце земной шар, если бы от какой-нибудь причины прекратилось его движение по орбите?

Задачи подобного рода легко разрешаются на основании третьего закона Кеплера: квадраты времен обращения планет и комет относятся как кубы их средних расстояний от Солнца; среднее же расстояние от Солнца равно длине большой полуоси эллипса. В нашем случае мы можем земной шар, падающий прямо на Солнце, уподобить воображаемой комете, движущейся по сильно вытянутому эллипсу, крайние точки которого расположены: одна — близ земной орбиты, другая — в центре Солнца. Среднее расстояние такой кометы от Солнца, т. е. большая полуось ее орбиты, очевидно, вдвое

меньше среднего расстояния Земли. Вычислим, каков должен был бы быть период обращения этой воображаемой кометы. Составим, на основании третьего закона Кеплера, пропорцию:

$$\frac{(\text{период обращения земли})^3}{(\text{период обращения кометы})^2} = \frac{(\text{ср. расст. Земли})^3}{(\text{ср. расст. кометы})^3}.$$

Период обращения Земли равен 365 суткам; среднее расстояние ее от Солнца примем за единицу, и тогда среднее расстояние кометы выразится через $\frac{1}{2}$. Пропорция принимает вид:

$$\frac{365^2}{(\text{период обращ. кометы})^2} = \frac{1}{(0,5)^3}.$$

откуда

$$(\text{период обращ. кометы})^2 = 365^2 \times \frac{1}{8},$$

или

$$\text{период обращ. кометы} = \frac{365}{\sqrt{8}}.$$

Но нас интересует не полный период обращения этой воображаемой кометы, а половина периода, т. е. продолжительность полета в один конец — от земной орбиты до Солнца: это и есть искомая продолжительность падения Земли на Солнце. Она равна

$$\frac{365}{\sqrt{8}} : 2 = \frac{365}{\sqrt{32}} = \frac{365}{5,7} = 64 \text{ суток.}$$

Итак, чтобы узнать, во сколько времени Земля упала бы на Солнце, нужно продолжительность года разделить на $\sqrt{32}$, т. е. на 5,6. Легко видеть, что получившее простое правило применимо не к одной только Земле, но и ко всякой другой планете и ко всякому спутнику. Иначе говоря, чтобы узнать, во сколько времени планета или спутник упадут на свое центральное светило, нужно период их обращения разделить на $\sqrt{32}$, т. е. на 5,6. Меркурий, обращающийся в 88 дней, упал бы на Солнце в 15,5 дней; Сатурн, период

обращения которого равняется 30 нашим годам, — падал бы на Солнце в течение 5,5 лет. А Луна упала бы на Землю в 27,3 : 5,6, т. е. в 4,8 суток. И не только Луна, но и всякое вообще тело, находящееся от нас на расстоянии Луны, падало бы к Земле в течение 4,8 суток (если только ему не сообщена начальная скорость, а падает оно, подчиняясь лишь действию одного земного притяжения).

Здесь мы вплотную подходим к задаче Жюля Верна. Легко понять, что столько же времени должно лететь на Луну всякое тело, брошенное, наоборот, с Земли на Луну с такою скоростью, чтобы достичь как раз расстояния Луны. Значит, алюминневое ядро Жюля Верна должно было бы лететь около 5 суток, если бы его хотели закинуть на расстояние Луны.

Однако члены Пушечного клуба рассчитывали закинуть ядро не прямо на Луну, а только до той точки между Землей и Луной, где сила притяжения обоих светил уравнивается: отсюда ядро само уже упало бы на Луну, притягиваемое ею. Эта «нейтральная» точка находится на 0,9 расстояния от Земли.

Вычисление, следовательно, несколько усложняется. Во-первых, нужно вычислить, во сколько времени ядро долетело бы до 0,9 расстояния между Землей и Луной, или, — что то же самое, — во сколько времени тело с этого расстояния упало бы на Землю; во-вторых, надо определить продолжительность падения тела от этой нейтральной точки до Луны.

Для решения первой задачи представим себе, что на 0,9 расстояния от Земли до Луны обращается вокруг нашей планеты небесное тело, и вычислим период обращения этого воображаемого спутника Земли. Обозначив неизвестный период обращения через x , составляем, на основании третьего Кеплерова закона, пропорцию

$$\frac{x^2}{27,3^2} = \frac{0,9^3}{1^3};$$

отсюда искомый период обращения $x = 27,3 \sqrt{0,9} = 23,3$. Разделив этот период на $\sqrt{32}$, т. е. на 5,6, мы, согласно

выведенному ранее правилу, получим время перелета ядра от Земли до нейтральной точки: $23,3 : 5,6 = 4,1$ суток.

Вторую задачу решаем сходным образом. Чтобы вычислить, во сколько времени ядро упало бы с расстояния нейтральной точки до Луны, нужно сначала определить, во сколько времени ядро, находясь на том же расстоянии от Луны, совершило бы вокруг нее полный оборот. Радиус орбиты этого воображаемого спутника Луны равен 0,1 радиуса лунной орбиты, а масса центрального светила (в данном случае Луны), — в 81 раз меньше массы Земли. Если бы масса Луны равнялась земной, то спутник, обращаясь на среднем расстоянии в десятеро меньшем, чем лунное, совершал бы полный оборот в период u , легко вычисляемый по закону Кеплера:

$$\frac{u^2}{27,3^2} = \frac{0,1^3}{1^3},$$

откуда

$$u = 27,3 \sqrt{0,001} = 0,273 \sqrt{10}.$$

Но так как масса, а следовательно и притягательное действие центрального светила, в данном случае в 81 раз меньше чем в системе Земли, то время обращения ядра-спутника будет дольше. Во сколько раз? Из механики мы знаем, что центростремительное ускорение пропорционально квадрату скорости. Здесь это ускорение (производимое притяжением Луны) меньше в 81 раз, — следовательно скорость движения ядра по орбите должна быть меньше в $\sqrt{81}$ раз, т. е. в 9 раз. Другими словами, ядро в роли лунного спутника должно обегать кругом Луны в 9 раз медленнее, чем оно обходило бы на таком же расстоянии вокруг Земли. Значит, искомое время обращения равняется:

$$0,273 \sqrt{10} \times 9 = 7,77 \text{ суток.}$$

Чтобы получить продолжительность падения ядра от нейтральной точки до Луны, нужно, как мы уже знаем, найден-

ный сейчас период его обращения (7,77) разделить на $\sqrt{32}$, т. е. на 5,6; получим 1,4 суток, а точнее — 33,5 час.*

Итак, весь перелет пушечного снаряда от Земли до Луны должен был бы длиться $4,1 + 1,4$ сут. = 5,5 сут.

Однако это не вполне точный результат: здесь не принято во внимание то обстоятельство, что и при полете от Земли до нейтральной точки ядро подвергается притягательному действию Луны, которое ускоряет его движение; с другой стороны, при падении на Луну оно испытывает на себе замедляющее действие земного притяжения. Последнее действие должно быть особенно заметно и, как показывает более точное вычисление (по формуле, приведенной ниже), примерно вдвое увеличило бы продолжительность падения ядра от нейтральной точки до Луны. Благодаря этим поправкам общая продолжительность перелета снаряда от Земли до Луны с 5,5 суток возрастает до 7 суток.

В романе продолжительность перелета определена «астрономами Кембриджской обсерватории» в 97 час. 13 мин. 20 сек., т. е. в 4 с небольшим суток, вместо 7 суток. Жюль Верн ошибся на трое суток. Ошибка произошла от того, что романтик (или лицо, производившее для него расчеты) преувеличил время падения ядра от нейтральной точки до Луны: оно определено всего в 13 час. 53 мин., между тем как это падение должно было совершиться гораздо медленнее и отнять 67 часов.

* На расстоянии Земли ядро обращалось бы вокруг Луны в 9 раз медленнее, чем Луна вокруг Земли, т. е. совершало бы полный оборот в $27,3 \times 9$ суток. Время падения его с Земли на Луну под действием ее притяжения равнялось бы, следовательно, $\frac{27,3 \times 9}{5,6} = 44$ дням.

В такой срок должен был бы перелететь с Земли на Луну «кеворитный» снаряд Уэллза, если бы все его «кеворитные» всплонки были свернуты и вся масса снаряда подвергалась действию лунного притяжения. Но путешественники подвергали действию тяготения только часть массы снаряда, в движение же увлекалась вся масса снаряда. Вследствие этого снаряд получал ускорение, составляющее только некоторую долю нормального. В результате продолжительность перелета должна увеличиться. Если, например, действию притяжения подвергалась только 10-я доля массы снаряда, то время падения снаряда на Луну должно возрасти в $\sqrt{10}$ раз, т. е. путешествие длилось бы 136 дней.

Если тело падает без начальной скорости с весьма большого расстояния H не до центра притяжения, а до некоторого расстояния h , то продолжительность t (в секундах) такого падения вычисляется по следующей формуле, которая выводится в курсах интегрального исчисления:

$$t = \frac{1}{R} \sqrt{\frac{H}{2a}} \left\{ \sqrt{h(H-h)} + H \arcsin \sqrt{\frac{H-h}{H}} \right\} \quad (1)$$

Здесь H и h имеют указанные выше значения, R — радиус планеты, a — ускорение тяжести на ее поверхности. По этой формуле вычисляется также продолжительность взлета тела от расстояния h до расстояния H , где оно должно утратить всю свою скорость.

Для примера вычислим продолжительность взлета тела, брошенного с земной поверхности на высоту земного радиуса. В этом случае $H = 2R$; $h = R$; $a = g = 9,8$ м; $R = 6370$ км.

Имеем продолжительность взлета:

$$t = \frac{1}{R} \sqrt{\frac{2R}{2g}} \left\{ \sqrt{R(2R-R)} + 2R \arcsin \sqrt{\frac{R}{2R}} \right\} = \\ = \sqrt{\frac{R}{g}} (1 + 2 \times 0,7854) = 2072 \text{ сек.} = 34,5 \text{ мин.}$$

Значит ракета, пущенная вверх на расстояние земного радиуса, должна возвратиться через 69 минут.

3. ДИНАМИКА РАКЕТЫ.

Для понимания дальнейшего необходимо отчетливо уяснить себе некоторые теоремы механики, относящиеся к «количеству движения» и к «центру тяжести». Предположим поэтому нашему изложению небольшую главу из «Курса физики» Гrimзеля, где положения эти разъяснены весьма наглядно и с достаточной полнотой.

Импульс. Количество движения. Сохранение движения центра тяжести.

«Сила P сообщает свободной массе m ускорение a , которое определяется из уравнения $P = ma$. Если сила P по-

стоянна, то и ускорение постоянно, т. е. движение — равномерно-ускоренное. Если постоянная сила P действует на массу m в течение времени t , то она сообщает ей скорость $v = at$. Чтобы оценить действие силы P за время t , мы умножим выражение силы $P = ma$ на t . Мы получим равенство $P \cdot t = m \cdot v$.

«Произведение $P \cdot t$ называется импульсом* силы P за время t . Произведение $m \cdot v$ называется количеством движения массы m , движущейся со скоростью v . Импульс силы равен количеству движения массы, приведенной в движение этой силой.

«Если действует сила переменная, то, строго говоря, этот закон можно прилагать лишь к малым промежуткам времени Δt , в течение которых силу можно считать неизменяющейся. Тогда предыдущее равенство принимает вид:

$$P \cdot \Delta t = m \cdot \Delta v.$$

«Понятие импульса и количества движения постоянно применяются в случаях, когда проявляются действие и противодействие.

«Примером практического применения этих понятий может служить баллистический маятник, употребляемый для измерения скорости снаряда. Он состоит из большой, но податливой массы M (например ящика с песком), которая подвешена на стержне, могущем вращаться около некоторой оси (рис. 52). В маятник стреляют снарядом, имеющим массу m , снаряд входит в песок и сообщает общей массе $M + m$ некоторую скорость. Маятник отклоняется, и высоту его подъема h измеряют. По высоте подъема вычисляют начальную скорость маятника $v_1 = \sqrt{2gh}$. Количество движения, приобретенное маятником (вправо), есть Mv_1 ; количество движения, приобретенное снарядом влево (или потерянное им, при счете вправо) равно:

$$mv - mv_1,$$

* Другое название — импакт. — Я. П.

или

$$m(v - v_1).$$

Итак,

$$mv_1 = m(v - v_1)$$

или

$$mv = (M + m)v_1.$$

Отсюда можно вычислить v .

«В левой части последнего уравнения (mv) стоит количество движения всей системы (маятник и снаряд) до выстрела,

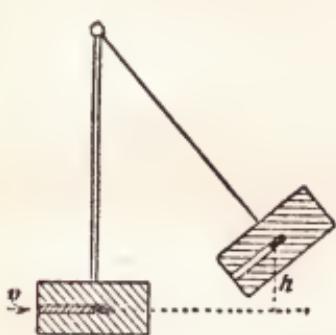


Рис. 52. Баллистический маятник.



Рис. 53. Двусторонний пистолет.

в правой части — количество движения системы после выстрела. Таким образом количество движения системы не изменяется, если только в эту систему включены все взаимодействующие тела. Такая система называется замкнутой. Итак, в замкнутой системе количество движения остается нензменным, какие бы процессы внутри ее ни происходили. Это закон сохранения количества движения.

«Другой пример представляет изображенный на рис. 53 двусторонний пистолет. На штативе горизонтально лежит медная трубка, на один конец которой навинчен массивный металлический цилиндр. Другой такой же цилиндр имеет

насадку, плотно входящую в трубочку.* В трубке сделано отверстие для поджигания с полочкой для пороха. Насыпав на полочку и в трубку немного пороха, вставляют снаряд и кладут пистолет на штатив. Затем при помощи раскаленной проволоки поджигают порох, насыпанный на полочку; порох в трубке взрывается, — оба цилиндра с насадками получают ускорения в противоположные стороны и упадут на стол в одинаковых расстояниях от штатива. Действие взрыва одинаково в обе стороны и сообщает обоим цилиндрам одинаковые скорости.

«Повторяют опыт с различными массами. Пусть цилиндр, скрепленный с трубочкой, весит 50 г, а вставляющийся в нее 100 г. После взрыва первый отлетает вдвое дальше второго, хотя давление взрывных газов в обе стороны одинаково.

«В каком бы отношении ни находились снаряды, всегда начальные скорости снарядов обратно пропорциональны их массам и, значит, произведения масс снарядов на начальные скорости одинаковы.

«Движение снарядов можно определить таким правилом: если до взрыва весь пистолет был в равновесии относительно некоторой оси вращения, то это равновесие сохраняется в каждый момент после взрыва, — причем путь обоих снарядов рассматривается как соединяющая их невесомая проволока, а вся система — как рычаг.

«В самом деле, горизонтальные расстояния обоих снарядов от оси вращения в каждый момент движения обратно пропорциональны соответствующим массам, а это отвечает условию равновесия рычага. Воображаемая ось всегда проходит поэтому через центр тяжести обеих частей пистолета, так что положение центра тяжести остается неизменным (закон сохранения центра тяжести). Закон этот справедлив и для того случая, когда пистолет перед взрывом не был в покое, а двигался с постоянной скоростью. В этом случае после взрыва его части движутся так, что их общий центр тяжести

* Предполагается, что цилиндр с трубкой и цилиндр с насадкой имеют одинаковую массу. — Я. П.

продолжает свое прежнее движение с той же скоростью (сохранение движения центра тяжести). То же самое будет, конечно, при распаде на несколько частей, — например, при движении осколков разорвавшейся гранаты или обломков распавшихся космических тел».

Движение ракеты.

Рассмотрим теперь движение ракеты — сначала в среде, свободной от тяжести, а затем — в условиях тяжести.

a) Движение ракеты в среде без тяжести.

В виду фундаментального значения «уравнения ракеты» для всей теории звездоплавания, приводим далее два ее вывода: одни — элементарный, для иезиакомых с высшей математикой, и другой — более строгий, с применением интегрального исчисления.

Пусть первоначальная масса покоящейся ракеты равна M . Заменим непрерывное вытекание газа из трубы рядом последовательных толчков; с каждым толчком вытекает $\frac{1}{n}$ массы M_i ракеты со скоростью c . После первого толчка масса ракеты уменьшается до

$$M_1 = M_i - \frac{M_i}{n} = M_i \left(1 - \frac{1}{n}\right);$$

после второго толчка остающаяся масса ракеты равна

$$M_2 = M_i \left(1 - \frac{1}{n}\right) \times \left(1 - \frac{1}{n}\right) = M_i \left(1 - \frac{1}{n}\right)^2;$$

после третьего толчка —

$$M_3 = M_i \left(1 - \frac{1}{n}\right)^3,$$

а после k -го —

$$M_k = M_i \left(1 - \frac{1}{n}\right)^k.$$

Скорость v_1 , приобретаемую ракетой после первого

толчка, легко вычислить, исходя из того, что общее количество движения всех частей ракеты до и после разъединения одинаково, т. е. равно нулю:

$$M_i \left(1 - \frac{1}{n}\right) \times v_1 + \frac{M_i}{n} \times c = 0,$$

откуда

$$v_1 = -\frac{c}{n-1}.$$

Скорость v_2 после второго толчка можно считать равной $2v_1$, т. е. $-\frac{2c}{n-1}$, а после k -го толчка $v_k = -\frac{kc}{n-1}$, откуда

$$k = -\frac{v(n-1)}{c}.$$

Подставив это выражение для k в формулу

$$M_k = M_i \left(1 - \frac{1}{n}\right)^k,$$

получаем

$$M_k = M_i \left(1 - \frac{1}{n}\right)^{\frac{v(n-1)}{c}}.$$

Знаком минус перед показателем степени мы пренебрегли, так как он означает здесь лишь направление скорости, нам известное. Преобразуем последнее выражение:

$$M_k = M_i \left\{ \left(1 - \frac{1}{n}\right)^{n-1} \right\}^{\frac{v}{c}} = M_i \left\{ \left(\frac{1}{1 + \frac{1}{n}} \right)^{n-1} \right\}^{\frac{v}{c}},$$

потому что

$$1 - \frac{1}{n} \approx \frac{1}{1 + \frac{1}{n}}.$$

Выражение:

$$\frac{1}{\left(1 + \frac{1}{n}\right)^{n-1}}$$

при бесконечно большом n (т. е. при переходе от толчков к непрерывному вытеканию газа) равно, как известно, $\frac{1}{e}$, где $e = 2,718$. Тогда преобразуемое выражение получает вид:

$$M_k = M_i \left(\frac{1}{e} \right)^c,$$

откуда получаем уравнение ракеты:

$$\frac{M_i}{M_k} = e^c.$$

Укажем теперь более строгий вывод того же основного уравнения.

Обозначим массу ракеты в некоторый момент через M и предположим, что до горения ракета была неподвижна. Вследствие горения ракета отбрасывает бесконечно малую часть dM своей массы с постоянной скоростью c (по отношению к ракете). При этом остальная часть массы ракеты ($M - dM$) получает некоторую бесконечно малую прибавку скорости dv . Сумма количеств движения обеих частей ракеты должна быть, по законам механики (см. выше), та же, что и до горения, т. е. должна равняться нулю:

$$c dM + (M - dM) dv = 0$$

или, по раскрытии скобок,

$$c dM + M dv - dM dv = 0.$$

Отбросив член $dM dv$, как бесконечно малую второго порядка (произведение двух бесконечно малых величин), имеем уравнение:

$$c dM + M dv = 0,$$

которое представляем в виде

$$\frac{dv}{c} = -\frac{dM}{M}.$$

Интегрируя это дифференциальное уравнение, получаем:

$$\frac{v}{c} = \lg M_i - \lg M_k = \lg \frac{M_i}{M_k},$$

или

$$\boxed{e^{\frac{v}{c}} = \frac{M_i}{M_k}} \quad (2)$$

Мы пришли к уравнению ракеты или ко «второй теореме Циолковского», которую он формулирует так:

«В среде без тяжести окончательная скорость (v) ракеты не зависит от силы и порядка взрывания, а только от количества взрывчатого материала (по отношению к массе ракеты) и от устройства взрывной трубы».

При всех этих вычислениях не учитывалось земное притяжение, влияние которого мы сейчас вкратце рассмотрим.

b) Движение ракеты в условиях тяжести.

Ускорение a , приобретаемое ракетой при отвесном подъеме с Земли, равно, очевидно, разности между собственным ускорением ракеты p и ускорением земной тяжести g :

$$a = p - g.$$

Так как приобретаемая при этом ракетой окончательная скорость $v_1 = at$, то продолжительность горения равна $\frac{v_1}{a}$, т. е.

$$t = \frac{v_1}{p - g}.$$

Из этого равенства и из соотношения $v = pt$ мы выводим, что при одинаковой продолжительности горения ($t = t_1$):

$$v = pt = p \cdot \frac{v_1}{p - g} = v_1 \cdot \frac{p}{p - g},$$

откуда

$$v_1 = v \cdot \frac{\rho - g}{\rho} = v \left(1 - \frac{g}{\rho}\right).$$

Значит

$$v_1 = v - v \frac{g}{\rho} \quad (3)$$

т. е. окончательная скорость ракеты в среде тяжести меньше чем в среде без тяжести на такую же долю, какую ускорение (g) тяжести составляет от собственного ускорения (p) ракеты.

Далее, зная из предыдущего, что в среде без тяжести

$$v = c \ln \frac{M_i}{M_k},$$

получаем, что окончательная скорость v_1 ракеты в среде тяжести

$$v_1 = \left(1 - \frac{g}{p}\right) c \ln \frac{M_i}{M_k} \quad (4)$$

или

$$e^{\frac{v_1}{c}} = \frac{M_i}{M_k}^{\left(1 - \frac{g}{p}\right)} \quad (5)$$

Формула (5) позволяет вычислять окончательную скорость, приобретаемую ракетой в поле тяготения, если известно отношение $\frac{M_i}{M_k}$ масс заряженной и незаряженной ракеты и ее собственное ускорение p . Это последнее, мы знаем, не должно превышать 4-кратного ускорения земной тяжести, чтобы быть безвредным для человеческого организма. При $p = 4g$ имеем

$$e^{\frac{v_1}{c}} = \left(\frac{M_i}{M_k}\right)^{\frac{3}{4}}.$$

Формулы эти не принимают, конечно, в расчет сопротивления воздуха.

Полезное действие свободной ракеты и ракетного экипажа.

Подсчитаем, какую долю энергии потребляемого горючего ракета переводит в полезную механическую работу.

Обозначим, как прежде, массу свободной ракеты до взрываия через M , после взрываия — через M_k ; масса израсходованного горючего выразится тогда через $M_i - M$, скорость вытекания газа c . Живая сила вытекающих газов, т. е. кинетическая энергия, равна

$$\frac{1}{2}(M_i - M_k)c^2.$$

Это — полное количество энергии, какое способно развить находящееся в ракете горючее (в предположении, что все его молекулы находятся в одинаковом поступательном движении со скоростью c). Получаемая же полезная работа, т. е. кинетическая энергия ракеты при скорости v равна

$$\frac{1}{2}M_k v^2.$$

Отношение второй величины к первой и есть коэффициент k полезного действия свободной ракеты:

$$k = \frac{1}{2}M_k v^2 : \frac{1}{2}(M_i - M_k)c^2 = \frac{M_k}{M_i - M_k} \cdot \frac{v^2}{c^2}$$

или

$$k = \frac{\left(\frac{v}{c}\right)^2}{\frac{M_i}{M_k} - 1}. \quad (6)$$

Из формулы (2) имеем, что

$$\frac{M_i}{M_k} - 1 = e^{\frac{v}{c}} - 1.$$

Значит в среде без тяжести полезное действие ракеты:

$$k = \frac{\left(\frac{v}{c}\right)^2}{e^{\frac{v}{c}} - 1} \quad (7)$$

Оно достигает наибольшей величины при $\frac{v}{c} = 1,6$ и равно тогда 65%.

Если $\frac{v}{c}$ невелико, можно формулу (7) упростить, исходя из того, что

$$e^{\frac{v}{c}} = 1 + \frac{v}{c} + \frac{1}{2} \cdot \frac{v^2}{c^2} + \dots$$

Тогда

$$k = \frac{\left(\frac{v}{c}\right)^2}{\frac{v}{c} + \frac{1}{2} \cdot \frac{v^2}{c^2}} = \frac{1}{\frac{c}{v} + \frac{1}{2}}. \quad (8)$$

В среде тяжести выражение для k сложнее; для случая вертикального подъема его нетрудно вывести, подставив в формулу (6) соответствующее значение $\frac{M_1}{M_k}$ из формулы (5).

Иначе выразится коэффициент k полезного действия ракетного экипажа (вообще — несвободной ракеты), где существенную роль играют помехи движению, как трение и сопротивление воздуха. Рассмотрим случай равномерного движения авторакеты, т. е. случай, когда работа ракет равна работе сопротивлений. Так как написк силы равен количеству движения, то, обозначая через f силу, выбрасывающую продукты взрыва (она равна силе, увлекающей автомобиль), а через t — продолжительность движения, имеем

$$ft = (M_i - M_k)c,$$

где M_i — масса автомобиля до взрыва, M_k — его масса после взрыва; c — скорость вытекания газа. Для удобства обозначим $M_i - M_k$, т. е. запас горючего, через Q , тогда

$$f = \frac{Qc}{t}.$$

Полезная же работа автомобиля равна:

$$s = \frac{Qc}{t} \cdot vt = Qcv,$$

так как путь $s = vt$, где v — скорость автомобиля.

Энергия, затраченная при этом, составляетя из двух частей: 1) из той, которая была израсходована на приведение горючего в равномерное движение со скоростью v ; эта часть равна $\frac{1}{2} Qv^2$; 2) из той, которая расходуется на сообщение частицам отбрасываемых газов скорости c ; часть эта равна $\frac{1}{2} Qc^2$. Вся затраченная энергия равна

$$\frac{1}{2} Qv^2 + \frac{1}{2} Qc^2.$$

Отсюда искомое полезное действие

$$k = \frac{Qcv}{\frac{1}{2} Qv^2 + \frac{1}{2} Qc^2} = \frac{\frac{2}{c} \frac{v}{c}}{1 + \frac{v^2}{c^2}}. \quad (9)$$

Оно достигает наибольшей величины при $v = c$, т. е. когда автомобиль движется со скоростью вытекания продуктов взрыва.

По этой формуле легко вычислить полезное действие ракетного автомобиля; например для $c = 2000$ м в сек., и $v = 200$ км в час = 55 м в сек.:

$$k = 5,5\%.$$

Чтобы соперничать в экономичности с обыкновенным автомобилем, полезное действие которого около 20%, авторакета должна обладать скоростью не ниже 760 км в час. Но подобная скорость для колесного экипажа недопустима, так как сопряжена с опасностью разрыва бандажей колес центробежным эффектом.

4. НАЧАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ

ПЕРЕЛЕТОВ.

Начальная скорость.

Читатели пожелают, вероятно, узиать, как вычисляется скорость, с которой тело должно покинуть планету, чтобы преодолеть силу ее притяжения. Вычисление основано на законе сохранения энергии. Тело должно получить при взлете запас кинетической энергии, равный той работе, которую ему предстоит совершить. Если масса тела m , а искомая скорость v , то кинетическая энергия («живая сила») тела в момент взлета

$$\frac{mv^2}{2}.$$

Работа же, совершаемая силой при перемещении с поверхности планеты в бесконечность (при отсутствии других центров притяжения), равна, как устанавливает небесная механика,

$$-\frac{kmM}{R},$$

где M — масса планеты, R — ее радиус, а k — так называемая постоянная тяготения.* Абсолютную величину этой работы приравниваем кинетической энергии:

$$\frac{kMm}{R} = \frac{mv^2}{2},$$

откуда

$$v^2 = \frac{2kM}{R}.$$

Далее, мы знаем, что вес тела на поверхности планеты, т. е. сила, с какою планета его притягивает, равен, по закону тяготения:

$$\frac{Mkm}{R^2};$$

* См. приложение 1.

если масса тела m . Механика даст нам также и другое выражение для веса — произведение массы на ускорение, ma .

Значит

$$ma = \frac{kmM}{R^2},$$

откуда

$$\frac{kM}{R} = aR$$

и следовательно формула

$$v^2 = \frac{2kM}{R}$$

принимает вид:

$$v^2 = 2aR,$$

откуда

$$v = \sqrt{2aR} \quad (10)$$

Подставляя вместо a — ускорение тяжести на планете, а вместо R — радиус, получаем величину скорости, с какою тело навсегда покидает планету. Например, для Луны $a = 1,62 \text{ м.}$, $R = 1740000 \text{ м}$. Поэтому искомая скорость

$$v = \sqrt{2 \times 1,62 \times 1740000} = 2,38 \text{ км в сек.}$$

На том же можно основать вычисление начальной скорости ядра или ракеты, которые, покинув Землю, должны долететь до точки равного притяжения между Землей и Луной. Масса Земли в 81 раз больше массы Луны, а так как сила притяжения уменьшается пропорционально квадрату удаления, то притяжения Земли и Луны уравниваются на расстоянии от Земли в 9 раз большем, чем от Луны (тогда притяжение Земли ослабеет в 9×9 , т. е. в 81 раз больше, чем притяжение Луны). Значит, точка равного притяжения лежит в 0,9 расстояния между Землей и Луной; последнее равно $60,3$ радиуса R земного шара, так что ядро должно пролететь расстояние $D = 0,9 \times 60,3R = 54,3R$. Обозначим искомую скорость, с какою тело должно покинуть Землю,

через v , имеем для кинетической энергии тела в момент вылета $\frac{mv^2}{2}$, где m — масса тела. Произведенная же этим телом работа, по законам небесной механики, равна потерянной потенциальной энергии, т. е. разности потенциальной энергии E_1 и E в конечной и начальной точках пути. Поэтому

$$\frac{mv^2}{2} = E_1 - E.$$

Здесь E_1 есть потенциальная энергия тела в конечной точке пути по отношению к Земле и к Луне. Первая часть потенциальной энергии равна:

$$-\frac{kmM}{D},$$

где k — постоянная тяготения, M — масса Земли, m — масса брошенного тела, D — расстояние тела от центра Земли в конечной точке пути.

Вторая доля равна потенциальной энергии (по отношению к Луне):

$$-\frac{kmM_1}{d},$$

где k и m имеют прежние значения, M_1 — масса Луны, d — расстояние тела от центра Луны в конечной точке пути.

Величина E есть потенциальная энергия тела (в точке земной поверхности) по отношению к Земле и Луне.

Она равна

$$-\frac{kmM}{R} - \frac{kmM_1}{L},$$

где R — радиус Земли, L — расстояние от поверхности Земли до центра Луны, а k , m , M и M_1 имеют прежние значения.

Итак,

$$\frac{mv^2}{2} = E_1 - E = \left(-\frac{kmM}{D} - \frac{kmM_1}{d} \right) - \left(-\frac{kmM}{R} - \frac{kmM_1}{L} \right),$$

или

$$\frac{v^2}{2} = \frac{kM}{R} + \frac{kM_1}{L} - \frac{kM}{D} - \frac{kM_1}{d}.$$

Подставим:

$$\begin{aligned}M_1 &= 0,012M & D &= 54,4R \\L &= 59,3R & d &= R\end{aligned}$$

Имеем:

$$\frac{v^2}{2} = \frac{kM}{R} + \frac{k \cdot 0,012M}{59,3R} - \frac{kM}{54,4R} - \frac{k \cdot 0,012M}{6R},$$

или

$$\frac{v^2}{2} = 0,98 \cdot \frac{kM}{R} = 0,98gR,$$

откуда

$$v = \sqrt{1,96gR}.$$

Известно, что

$$\begin{aligned}g &= 9,8 \text{ м} \\R &= 6370 \text{ км}\end{aligned}$$

Выполнив вычисления, получаем искомую скорость

$$v = 1107000 \text{ см} = 11,07 \text{ км.}$$

Указанным способом можно вычислить скорость и в других подобных случаях. Например, для определения скорости ракеты, взлетающей с Луны по направлению к Земле, имеем уравнение:

$$\frac{mv^2}{2} = -\frac{kMm}{54R} + \frac{kM_1m}{6R} - \frac{kMm}{60R} + \frac{kM_1m}{0,27R}.$$

Здесь предполагается, конечно, что ракета должна достичь лишь точки равного притяжения, откуда начнется падение на Землю. Зная, что масса M_1 Луны равна $\frac{M}{81}$, где M — масса Земли, имеем (после сокращения на m):

$$\begin{aligned}\frac{v^2}{2} &= -\frac{kM}{54R} + \frac{kM}{486R} - \frac{kM}{60R} + \frac{kM}{22R} = \\&= -\frac{gR}{54} + \frac{gR}{486} - \frac{gR}{60} + \frac{gR}{22},\end{aligned}$$

откуда $v = 2,27$ км, — на сотню метров меньше, чем скорость, вычисленная выше без принятия в расчет притяжения Земли. С такой же скоростью должно удариться о лунную почву тело, падающее на Луну из точки равного притяжения, имея Землю позади себя.

Так производится расчет начальной скорости для артиллерийского снаряда, скорости, имеющей максимальное значение на земной поверхности. В случае ракеты скорость на уровне земной поверхности равна нулю и постепенно растет по мере взлета ракеты, пока не прекратится горение заряда. Следовательно, максимальную свою скорость ракета приобретает на некоторой высоте над землей, где напряжение тяжести естественно меньше, чем на уровне моря. Поэтому максимальная скорость, уносящая ракету в межпланетный полет, меньше, чем для пушечного снаряда. Вычислим ее, сделав предпосылку, что ракета летит с ускорением, равным уточненному ускорению земной тяжести.

Обозначим высоту, на которой ракета приобретает максимальную скорость v , через x . Известно, что $v^2 = 2 \cdot 3g \cdot x = 6gx$.

Потенциальная энергия единицы массы ракеты на уровне x равна, согласно предыдущему:

$$\frac{gR^2}{R+x}.$$

Потенциальная энергия той же единицы массы на высоте $54,3R$ (в точке равного притяжения) выражается суммой

$$\frac{gR^2}{54,3R} + \frac{0,16g \cdot (0,27R)^2}{6R} = 0,0204gR.$$

Потеря потенциальной энергии при перемещении ракеты с уровня x на уровень $54,3R$ составляет

$$\frac{gR^2}{R+x} - 0,0204gR$$

и должна, мы знаем, равняться кинетической энергии единицы массы ракеты, т. е. $\frac{1}{2} v^2$, или $3 g x$. Имеем уравнение

$$\frac{gR^2}{R+x} - 0,0204gR = 3gx,$$

откуда $x = 02616$, $R = 0,2616 \cdot 6370 = 1666$ км.

Теперь из уравнения $v^2 = 6gx$, находим $v = 9750$ м.

Итак, ракета, отвесно направляющаяся к Луне, достигает наибольшей своей скорости — $9\frac{3}{4}$ км — далеко за пределами земной атмосферы. Число секунд t , в течение которого накапливается эта скорость, определяется из уравнения $9750 = 3 \cdot 9,8t$ откуда $t = 321$ сек. Можно вычислить, что под действием земной тяжести ракета потеряет $321 \times 7,76 = 2490$ м своей секундной скорости ($7,76$ — средняя величина ускорения тяжести на протяжении 166 км от земной поверхности). В общем итоге запас энергии, каким надо снабдить ракету для отвесного полета на Луну, должен отвечать скорости $9750 + 2490 = 12\,240$ м в сек.

Сходным образом можно установить, что при отвесном подъеме ракеты с Луны она приобретает максимальную скорость (2300 м/сек.) на высоте 90 км, после 76 сек. подъема. И обратно: падая от точки равного притяжения на лунную поверхность, ракета должна начать замедление полета на высоте 90 км, чтобы при ускорении (отрицательном) $3g$ свести свою 2300-метровую скорость к нулю.

Вычисляя скорость, с какою тело должно покинуть Землю для удаления в бесконечность, мы принимали, что Земля — единственный центр, притяжение которого тело должно при этом преодолеть. На самом же деле приходится считаться также и с притяжением Солнца. Чтобы учесть это обстоятельство, установим сначала зависимость между скоростью тела на орбите и другими величинами.

По второму закону Кеплера, площади, описываемые радиусом-вектором в равные времена, равны. Пусть тело (планета) движется вокруг Солнца по эллипсу с полуосями a и b ; период обращения T секунд, секундная скорость v , радиус-

вектор r ; тогда для точек перигелия и афелия имеем равенство

$$\frac{vr}{2} = \frac{\pi ab}{T},$$

где левая часть есть выражение (приближенное) для площади, описываемой радиусом-вектором в одну секунду, а πab — площадь эллипса. Имеем:

$$v = \frac{2\pi ab}{rT}. \quad (11)$$

Пусть теперь тело (звездолет, планета), движущееся вокруг Солнца по круговой орбите радиуса r , должно перейти в точке A своего пути на эллиптическую орбиту с полуосами a и b . Определим, какое для этого необходимо изменение скорости.

Из третьего закона Кеплера следует, что отношение квадрата периода обращения планеты к кубу ее среднего расстояния от Солнца (или большой полуоси) есть величина постоянная; для планет солнечной системы эта постоянная равна (в единицах системы см²-сек)

$$\frac{T^2}{a^3} = 3 \cdot 10^{-25},$$

откуда

$$T = \sqrt{3 \cdot 10^{-25} a^3} = 5,47 \cdot 10^{-13} \sqrt{a^3}.$$

Отсюда имеем скорость v_k кругового движения около Солнца на расстоянии r :

$$v_k = \frac{2\pi r}{T} = \frac{1,15 \cdot 10^{13}}{\sqrt{r}}. \quad (12)$$

Обращаясь к эллиптической орбите, имеем (черт. 54) прежде всего

$$b = \sqrt{a^2 - c^2} = \sqrt{(a - c)(a + c)} = \sqrt{r(2a - r)}.$$

Из формулы (11) мы знаем, что скорость v , движения по эллиптической орбите в точке A

$$v_s = \frac{2\pi ab}{rT} = \frac{2\pi a}{T} \cdot \frac{b}{r} = \frac{1,15 \cdot 10^{18}}{\sqrt{a}} \cdot \frac{b}{r} = \\ = \frac{1,15 \cdot 10^{18}}{\sqrt{a}} \cdot \frac{\sqrt{r(2a-r)}}{r} = \frac{1,15 \cdot 10^{18}}{\sqrt{r}} \sqrt{2 - \frac{r}{a}}. \quad (13)$$

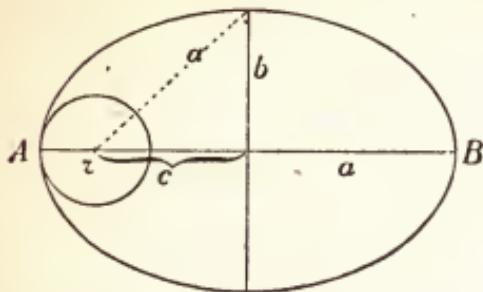


Рис. 54. К расчету скорости полета.

Так как скорость v_k движения по круговой орбите (12)

$$v_k = \frac{1,15 \cdot 10^{18}}{\sqrt{r}},$$

то из сопоставления формул (13) и (12) имеем

$$v_s = v_k \sqrt{2 - \frac{r}{a}}. \quad (14)$$

По этой формуле и вычисляется скорость, какую необходимо сообщить звездолету, чтобы с круговой орбиты он перешел на эллиптическую или удалился в бесконечность. В последнем случае полагаем большую полуось a эллипса равной бесконечности. Имеем:

$$v_\infty = v_k \sqrt{2 - \frac{r}{\infty}} = v_k \sqrt{2},$$

т. е. для удаления звездолета с круговой орбиты в бесконечность необходимо, чтобы круговая скорость его увеличилась в $\sqrt{2}$ раз. Так, для удаления с земной орбиты (соответствующая скорость 29,6 км в сек.) в бесконечность нужна скорость

$$v_\infty = 29,6 \sqrt{2} = 41,8,$$

т. е. приращение скорости $41,8 - 29,6 = 12,2$ км в сек.

Теперь мы можем вычислить скорость, какая должна быть сообщена звездолету для преодоления притяжения Земли и

Солнца и, следовательно, для свободного удаления с Земли в бесконечность. Чтобы преодолеть земное притяжение, нужна начальная скорость 11,2 км в сек., т. е. работа (живая сила) для каждого кг веса звездолета

$$\frac{11\ 202^2}{2g} \text{ кгм.}$$

Чтобы преодолеть солнечное притяжение, нужна работа ($v = 12\ 200$ м в сек.)

$$\frac{12\ 200^2}{2g} \text{ кгм.}$$

Общая работа для преодоления совокупного притяжения Земли и Солнца равна

$$\frac{11\ 200^2 + 12\ 200^2}{2g}.$$

Искомая скорость x получается из уравнения

$$\frac{x^2}{2g} = \frac{11\ 200^2 + 12\ 200^2}{2g},$$

откуда

$$x = \sqrt{11\ 200^2 + 12\ 200^2} = 16\ 600 \text{ м в сек.}$$

Вычислим теперь начальные скорости, необходимые для достижения планет Марса и Венеры. Для Марса

$$a = \frac{150 \cdot 10^6 + 228 \cdot 10^6}{2} = 189 \cdot 10^6 \text{ км.}$$

Поэтому из формулы (14) имеем

$$v = 29,6 \sqrt{2 - \frac{150}{189}} = 32,6 \text{ км в сек.},$$

т. е. нужна добавочная скорость $32,6 - 29,6 = 3$ км.

Искомая скорость для преодоления совокупного притяжения Земли и Солнца вычисляется, как сейчас было показано:

$$v_M = \sqrt{11,2^2 + 3^2} = 11,6 \text{ км в сек.}$$

Таким же образом определяем, что для достижения Венеры нужна начальная скорость, не меньшая

$$v_B = \sqrt{11,2^2 + 2,5^2} = 11,4 \text{ км в сек.}$$

Продолжительность перелетов.

Перелет на Венеру. Продолжительность этого перелета, при условии минимальной затраты горючего, определяется, если будет известен период обращения воображаемой планеты по эллипсу TV (рис. 55). Если S — Солнце, то $ST = 150 \times 10^6$ км, $SV = 108 \times 10^6$ км; среднее расстояние воображаемой планеты от Солнца равно $\frac{1}{2} (150 + 108) \times 10^6 = 129 \times 10^6$ км. По третьему закону Кеплера

$$\frac{x^2}{225^2} = \frac{(129 \cdot 10^6)^3}{(108 \cdot 10^6)^3} = \frac{215}{126} = 1,7,$$

где x — продолжительность обращения воображаемой планеты, а 225 суток — продолжительность обращения Венеры.

$$225 \sqrt{1,7} = 293 \text{ дня.}$$

Значит, полет в один конец займет 147 суток.

Перелет на Марс. Время перелета определяется из пропорции:

$$\frac{y^2}{365,25^2} = \frac{\left[\frac{1}{2} (228 + 150) \right]^3}{150^3} = \frac{189^3}{150^3} = \frac{675}{338} = 2,$$

откуда

$$y = 519 \text{ суток.}$$

Значит, перелет в один конец продлится 259 суток.

5. ВНЕЗЕМНАЯ СТАНЦИЯ.

Для относящихся сюда расчетов воспользуемся рис. 54. Круг радиуса r пусть изображает земной шар, а эллипс — тот путь, по которому звездолет из точки A земной поверхности (экватора) долетает до круговой орбиты искусственного спутника.

Прежде всего вычислим, каков должен быть радиус круговой орбиты (не изображенной на чертеже) этого спутника, чтобы время его обращения равнялось земным суткам. применим третий закон Кеплера, зная, что Луна обходит Землю в 27,3 суток на расстоянии 60,3 земных радиусов от центра Земли:

$$\frac{27,3^2}{1^2} = \frac{60,3^2}{x^2},$$

откуда

$$x = \sqrt[3]{\frac{60,3^2}{27,3^2}} = \frac{60,3}{9,06} = 6,66.$$

Итак, внеземная станция должна находиться в расстоянии 6,66 земного радиуса от центра Земли, чтобы период обращения равнялся 24 часам.

Скорость, которую нужно сообщить на Земле звездолету, чтобы он достиг орбиты такого искусственного спутника, есть скорость в точке A эллипса черт. 54. Вычисляем ее по формуле (14):

$$v_A = v_k \sqrt{2 - \frac{r}{3,83r}} = v_k \times 1,32.$$

Здесь v_k — скорость свободного кругового обращения небесного тела около центра Земли на расстоянии одного земного радиуса, т. е. 7,92 км в сек. Следовательно, искомая скорость v_A отлета

$$v = 7,92 \times 1,32 = 10,5 \text{ км.}^*$$

С какой скоростью звездолет достигнет орбиты искусственного спутника? Другими словами: какова скорость в точке B эллипса, противолежащей точке A ? Находим ее,

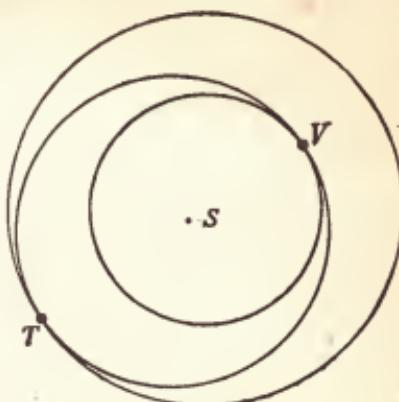


Рис. 55. Маршрут перелета с Земли (T) на Венеру (V).

* Стого говоря, немного меньше, если воспользоваться супочным движением точек экватора.

пользуясь вторым законом Кеплера; так как площади, описываемые радиусами-векторами в одну секунду, равны, то

$$10,5 \times r = x \times 6,66r,$$

откуда

$$x = \frac{10,5}{6,66} = 1,6 \text{ км.}$$

Сравним ее со скоростью движения внеземной станции по своей круговой орбите; последняя скорость, очевидно, в 6,66 раз больше скорости движения точек земного экватора (0,465 км):

$$0,465 \times 6,66 = 3,1 \text{ км.}$$

Значит, звездолету понадобится еще дополнительная скорость в $3,1 - 1,6 = 1,5$ км в сек., чтобы пристать к внеземной станции.

Далее, скорость, с какою звездолет должен покинуть внеземную станцию для достижения, например, орбиты Луны, вычислим по формуле (14), вообразив соответствующий эллипс, охватывающий орбиту станции и касающийся изнутри орбиты Луны:

$$v_L = v_e \sqrt{2 - \frac{6,66}{33,5}} = v_e \sqrt{1,8} = 1,34 \times v_e.$$

Так как скорость станции (v_e) равна 3,1 км, то искомая скорость равна $1,34 \times 3,1 = 4,1$ км.

Это всего на триста метров меньше той скорости, какая нужна здесь для полного освобождения от земного притяжения ($3,1 \times \sqrt{2} = 4,4$ км).

Если принять во внимание, что сама станция-спутник обладает скоростью в том же направлении, то для достижения Луны с внеземной станции понадобится лишь дополнительная скорость в $4,1 - 3,1 = 1$ км в сек. Соответствую-

щее отиошение $\frac{M_t}{M_k}$ масс заряженной и незаряженной ракет, при скорости вытекания газа 4000 м, равно

$$\frac{M_t}{M_k} = e^{\frac{1000}{4000}} = e^{0.25} = 1.28.$$

Масса горючего должна составлять менее $\frac{1}{2}$ массы ракеты

после взрываия. Даже если мы желаем, чтобы звездолет мог возвратиться на внеземную станцию, т. е. чтобы он сохранил запас горючего, достаточный для торможения (0,28 окончательной массы), мы должны снабдить его первоначально запасом горючего, составляющим только 0,4 веса всей заряженной ракеты. Отсюда очевидна огромная выгода создания внеземной станции в смысле облегчения остальных задач звездоплавания.

6. ДАВЛЕНИЕ ВНУТРИ ПУШЕЧНОГО ЯДРА.

Нам придется пользоваться лишь двумя формулами равноускоренного движения, именно:

1) Скорость v в конце t -ой секунды равна at , где a — ускорение:

$$v = at.$$

2) Пространство S , пройденное в течение t секунд, определяется формулой:

$$S = \frac{at^2}{2}.$$

По этим двум формулам легко определить (разумеется, только приблизительно) ускорение ядра, когда оно скользило в канале исполнинской Жюль-Верновой пушки.

Нам известна из романа длина пушки — 210 м: это и есть пройденный путь S . Романист указывает и скорость ядра у выхода из орудия: 16 000 м. Данные эти позволяют нам определить прежде всего величину t — продолжительность

движения снаряда в канале орудия (рассматривая это движение как равномерно-ускоренное). В самом деле:

$$v = at = 16000,$$
$$210 = S = \frac{at \cdot t}{2} = \frac{16000 \cdot t}{2} = 8000t,$$

откуда

$$t = \frac{210}{8000} \approx \frac{1}{40}.$$

Итак, оказывается, что ядро скользило внутри пушки всего 40-ю долю секунды.

Подставив $t = \frac{1}{40}$ в формулу $v = at$, имеем

$$16000 = \frac{a}{40}, \text{ откуда } a = 640000 \text{ м.}$$

Значит ускорение ядра при движении в канале равно 640 000 м в секунду, т. е. в 64 000 раз больше ускорения силы земной тяжести.

Какой же длины должна быть пушка, чтобы ускорение это было всего в 20 раз больше ускорения тяжести (т. е. равнялось 200 м)?

Это — задача, обратная той, которую мы только что решили. Данные: $a = 200$ м; $v = 11000$ м (при отсутствии сопротивления атмосферы такая скорость достаточна).

Из формулы $v = at$ имеем: $11000 = 200 t$, откуда $t = 55$ секундам.

Из формулы $S = \frac{at^2}{2} = \frac{at \cdot t}{2}$ получаем, что длина пушки должна равняться $\frac{11000 \times 55}{2} = 302500$ м, т. е. круглым счетом около 300 км.

7. НЕВЕСОМОСТЬ СВОБОДНО ПАДАЮЩИХ ТЕЛ.

Положение, что свободно падающее или брошенное вверх тело ничего не весит, представляется многим настолько необычным и неожиданным, что его готовы принять за Физи-

ческий софизм (вывод правдоподобный, но ложный). Уместно будет поэтому указать на несколько опытов, могущих подтвердить правильность этого утверждения.

Первый опыт подобного рода, насколько мне известно, выполнен был знаменитым Лейбницем. Он привешивал к чашке весов довольно длинную, наполненную водой трубку; на поверхность воды помещал металлический шарик, пустой внутри и закрытый. Устанавливал равновесие, затем открывал отверстие плавающего шарика, шарик наполнялся водою и падал вниз. Во время движения шарика соответствующая сторона весов становилась легче, чашка с разновесами перетягивала (Фишер. История физики).

Целый ряд опытов подобного рода был выполнен около 1892—1893 гг. известным физиком проф. Н. А. Любимовым. Из этих остроумных опытов — странным образом преданных забвению, * — укажем следующие:

1. Маятник с твердым стержнем, привешенный к вертикальной доске, отводится в сторону и удерживается в этом положении штифтом. Когда доске с этим маятником дают свободно падать, вынув штифт, удерживающий маятник, то последний остается в отклоненном положении, не обнаруживая стремления раскачиваться. **

2. К такой же доске прикрепляют стеклянную трубку в наклонном положении: вверху трубы кладут на ее склоненный край тяжелый шарик, удерживаемый штифтом. В момент падения доски штифт удаляют, но шарик остается вверху трубы, не скатываясь внутрь ее.

3. На той же доске укрепляют магнит, а под ним на палочку кладут железную полоску (якорь) в таком расстоянии,

* В русских книгах (не считая очень редкой теперь брошюры самого Н. А. Любимова и его журнальных статей) я не нашел упоминания об этих опытах, и только в немецком сочинении Г. Гана «Physikalische Freihandversuche» встречается описание некоторых из них. Пользуюсь случаем с благодарностью отметить, что первым указанием на принадлежность описываемых далее опытов проф. Н. А. Любимову я обязан любезности проф. А. В. Цингера.

** Это явление принимается в соображение при устройстве для лифтов и клетей (в шахтах) безопасных приспособлений, которые должны автоматически начать действовать в случае разрыва подъемного каната. Я. П.

чтобы магнит не мог ее поднять. Во время падения доски с магнитом и якорем последний притягивается магнитом.

4. Закон Архимеда утрачивает свое значение при падении системы. Представим себе, что в сосуд с водою погружена пробка (см. рис. 56). Пружины удерживает ее в воде вопреки давлению жидкости снизу вверх, повинуясь которому пробка всплыла бы наверх. Во время падения сосуда с пробкою этого давления снизу вверх нет (так как давление жидкости обусловлено в данном случае ее весомостью), и пробка опускается вниз (Н. А. Любимов, К физике системы, имеющей переменное движение).

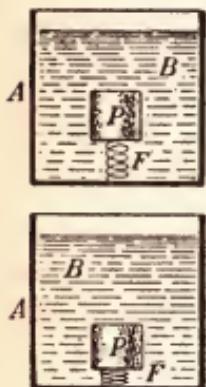


Рис. 56. Отмена закона Архимеда в падающей системе.

«Явления того же порядка — пишет Н. А. Любимов в упомянутой выше брошюре — могут быть наблюдаемы, в известной степени, не только при свободном падении системы, но и в системе, катящейся вниз по наклонной плоскости или качающейся. Опыты с катящейся по наклонной плоскости или качающейся системой могут быть произведены с тем большим удобством, что наблюдатель сам может поместиться в скатывающейся или качающейся системе (катиться с горы, качаться на качелях) и следить за явлением. Нет особого затруднения устроить и свободно падающую систему с помещенным в ней наблюдателем, озабочившись, чтобы падающая система — например корзина на перекинутой через блок веревке — достигала земли без толчка, с утраченою уже скоростью».*

* В 90-х годах XIX века подобное устройство было предложено (но, кажется, не осуществлялось) во Франции в качестве развлечения для любителей сильных ощущений; камера с посетителями должна была падать с высокой башни в бассейн с водою; погружаясь в воду, камера замедляет свое движение, останавливается и затем вслывает. Я. П.

Вопрос этот — несмотря на элементарность — почти не затрагивается ни в учебниках, ни в большинстве общедоступных книг по физике. Укажем поэтому несколько сочинений, в которых он рассматривается с той или иной стороны (начиная с более общедоступных):

В. Л. Розенберг. Первые уроки физики. 1914.*

Я. И. Перельман. Занимательная физика. 1931.

К. Э. Циолковский. Тяжесть исчезла. 1933.

К. Э. Циолковский. Грезы о земле и небе. 1895.

Н. А. Любимов. Из физики системы, имеющей переменное движение. 1893.

Герман Ган. Физические опыты. Русск. перевод в изд. «Физика любителя». 1911, ч. I, § 48. Сила тяжести.

А. Поступов. Об относительной потере веса тел в падающей системе. 1913.

Его же. Мир переменной весомости тел.

Кроме того с иной точки зрения о том же трактуется во многих книгах, посвященных общему принципу относительности.

8. ЧЕРЕЗ ОКЕАН НА РАКЕТЕ.

Приводимая далее статья д-ра мед. В. Шлера была помещена в немецком научном журнале «Die Umschau» в ноябре 1928 г. Под видом отчета корреспондента печати о первом рейсе ракетного самолета из Европы в Америку, состоявшемся будто бы в 1938 г., автор рисует картину будущего ракетного перелета через океан. В подлиннике статья озаглавлена «В 26 минут в Америку. Отчет нашего специального корреспондента». — Перевод сделан с несущественными сокращениями.

«Стратосферный** полет представителей печати назначен был на сегодня в 13 часов. Прибыв на Темпельгофский аэродром, мы были встречены членами президиума Союза Звездоплавания, которые познакомили нас с особенностями ракетного полета. Аппарат, предназначенный для стратосферы,

* Соответствующая статья В. Л. Розенберга вошла в составленную мною «Физическую хрестоматию» (1924 г.), вып. I.

** Стратосферой называется слой атмосферы выше 15 км. Я. П.

по внешности напоминает обычные гражданские самолеты и отличается от них лишь размерами и толщиной несущих плоскостей, внутри которых устроены кабинны для пассажиров. Между кабинами помещается ракетный аппарат с выводной трубой, глядящей отверстием назад. На самолете установлена также ракетная группа, обращенная отверстиями вперед: она служит для торможения при спуске. Имеется и пара пропеллеров, которые при старте машины поднимают ее на известную высоту, прежде чем начнет работать спиртокислородная ракета.

Мы получили объяснения по поводу важнейших предметов оборудования стратоплана, — например аппаратов для до-



Рис. 57. Перелет в Америку через стратосферу.

бывания и очищения искусственного воздуха, для отопления и т. п., сходных с соответствующим оборудованием подводной лодки. Входная дверь закрывается герметически, а во

время полета завинчивается наглухо. Окно кабинны тоже плотно примыкает к стене; стекло свинцовое, темнокоричневое. Такое окно пропускает лишь немного дневного света, так что кабинна, несмотря на ясный солнечный день, освещалась электрическими лампами. Стены и потолок мягко обиты изнутри кожей, пол покрыт пробковой массой. На потолке, на стенах, у скамей имеются многочисленные ременные петли, держась за которые мы будем передвигаться в состоянии невесомости. Особенно интересны скамьи, устроенные в кабине поперек направления полета; это вогнутые, мягкие диваны, над которыми натягивается сетка. При значительном ускорении и быстром торможении аппарата очень важно, чтобы все предметы были укреплены неподвижно, а багаж был плотно, уложен в мягкие, надежно закрывающиеся ящики.

К самым ракетным аппаратам мы не были допущены, зато

осмотрели помещение для пилота, которое, впрочем, мало отличалось от устройства, знакомого нам по обычным самолетам, если не считать рычагов для пуска и включения ракетной группы. Заслуживают упоминания укрепленный здесь динамометр для измерения величины ускорения и замедления, затем актинометр для измерения коротковолнового излучения и прикрепленные на наружной стенке особые термометры для измерения низкой температуры стратосферы.

За объяснениями и осмотром наступило 20 минут 13-го часа; мы стали пристегивать наш багаж, разыскали наши ложа, и акрылись сетками и надежно закрепили их крючками. Без 30 сек. 13 час. прозвучал сигнальный колокол, спустя 10 сек — второй, и я с сильным сердцебиением ожидал старта. Ровно в 13 раздалась в громкоговоритель команда:

— Отчаливаем!

Одновременно донеслось жужжание пропеллеров, поднимавших аппарат с земли. Мы летели так минуты три, когда прозвучал третий сигнальный колокол. Раздалось невероятное шипение, и я внезапно был придавлен с страшной силой к своему ложу. Мне едва не сделалось дурно от этого усиленного давления. Кровь стучала в ушах; казалось, меня поборол какой-то великан. Сила, с которой напирала на мою грудь сетка, мешала мне свободно дышать, пот выступил на лбу, а связка ключей в кармане чувствительно вдавливалась в бедро. Костюм сразу стал чересчур тесен, рубашка стягивала туловище. Я сделал попытку двигать членами: рука, протянутая к карманным часам, — потому что протекшие секунды казались мне чересчур долгими, — сразу отяжелела; казалось, она весила центнер (100 кг). Потяг и кряхтя, я едва мог достать свои часы. Но непривыкший к усиленной тяжести, я захватил их слишком слабо: с силою вырвались они из моей руки, проскользнули через ячейки сетки, разорвали часовую цепочку и со звоном ударились о противоположную стену. Обескураженный, я отказался от дальнейших попыток к движению и предоставил себя на волю судьбы.

Внезапно начались сильнейшие колики в области живота. Я напряг всю волю, чтобы не поддаваться боли, — как вдруг

шипение ракеты умолкло. Сейчас еще меня придавливало к сетке дивана — теперь же я, как теннисный мяч, отлетел к противоположной стороне моего ложа. У меня было ощущение, будто я падаю с высокой горы в расщелину, и когда я вновь овладел своими чувствами, я крепко держался руками за сетку. Аппарат все еще казался падающим, и каждую секунду я со страхом ожидал, что ракета ударится о волны Атлантического океана.

Громкоговоритель передал голос команда:

— Двадцать минут полной невесомости. Пассажиры могут отстегнуть сетки и двигаться свободно. Держитесь постоянно за ремни, чтобы ни обо что не ударяться и не ушибить друг друга.

Я переживал удивительное ощущение никогда еще не испытанной бесплотности, словно падал под водою и утратил сознание того, где верх и где низ. Закружила голова; казалось, вся кабина тихо вращается вокруг меня. Я почувствовал потребность покинуть свое ложе и стать на ноги. Поспешно отстегнул я свою сетку, чтобы стать на пол — и вдруг заметил, что свободно витаю в пространстве.

Неожиданно, как опытный пловец, подплыл ко мне в воздухе служитель стратоплана и ловко ухватился за один из ремней возле моего ложа. Его появление воскресило в моей памяти физические законы, относящиеся к состоянию невесомости; вместе с тем сразу исчезли все неприятные ощущения, и проснулся живой интерес к совершающимся явлениям. Пока служитель занят был улавливанием обломков монх часов, витавших в пространстве, я подтянулся к окну кабинны. Когда мы были на Земле, дневной свет едва пробивался через темное стекло, — здесь же я видел сияющее Солнце, висевшее белым раскаленным шаром на черном небе. Возле самого Солнца блестали бесчисленные звезды, а неподалеку виден был серп молодого месяца. В свободной от пыли стратосфере отчетливо видна и неосвященная Солнцем часть лунного диска, залитая отраженным светом Земли. Яркое Солнце ослепляло меня; оно затмевало свет электрических ламп в кабине и рельефно освещало ее внутренность.

Часы показывали 13 ч. 12 мин. Мы находились на высоте 50 км над земной поверхностью. Наружная температура была 54° ниже нуля; давление воздуха — только 1 мм ртутного столба. Хотя электрическое отопление было выключено, в кабине было довольно тепло благодаря тому, что обращенная к Солнцу наружная поверхность стратоплана была матово-черная: энергия лучей Солнца поглощалась и проводилась внутрь кабины. Подробности земной поверхности отсюда не различались: под стратопланом сияла лишь освещенная Солнцем туманная оболочка Земли.

Наступило время завтрака, но его, к сожалению, нельзя устроить на стратоплане. Хотя продвижение проглоченной пищи в пищеводе производится перистальтическими движениями, но в условиях невесомости возникает опасность, что пища, особенно жидкая, попадет «не в то горло», т. е. в дыхательное горло, оттуда в легкие и вызовет здесь воспаление. После того как во время пробного полета такое неудачное глотание стоило жизни машинисту, еда и питье в стратоплане были безусловно воспрещены. Запрещение имеет еще и другое основание: хлебные крошки, капли воды, всякого рода пыль в среде без тяжести не оседают вниз, а носятся в воздухе; неосторожность одного пассажира может совершенно засорить воздух для дыхания; пришлось бы надевать особые маски и поспешно фильтровать воздух, чтобы задерживать хотя бы часть пыли.

Я осведомился, не представляет ли для нас опасности «проникающее» излучение Кольхерстера. * Правда, Кольхерстер сам разъяснил, что это коротковолновое излучение даже в стратосферу проникает уже в столь ничтожном количестве, что вредное действие их на человеческий организм весьма мало вероятно. Но все же пассажиры стратоплана не вполне ограждены от коротковолнового излучения вселенной, так как оно действует на фотографическую пластинку в кассете подобно рентгеновским лучам. По этой причине для окон на-

* Космические лучи или лучи Гесса (часто называемые также лучами Милликена). Я. П.

шой кабины и взято свинцовое стекло, до некоторой степени задерживающее коротковолновые лучи.

В 13 часов 24 минуты по громкоговорителю раздалась команда «Вернуться к своим койкам и накрыться предохранительными сетками». Началось шипение тормозных ракет. На этот раз мне удалось легко перенести две неприятные минуты усиленной тяжести. Несчастный случай, свидетелем которого пришлось быть, сократил для меня этот длительный протекающий промежуток времени. Представитель спортивной прессы, сам страстный спортсмен, недооценил, повидимому, опасностей усиленной тяжести: он отстегнул сетку, чтобы испытать это состояние на ногах. Искусственная тяжесть в нашем аппарате была в четыре раза сильнее нормальной — напряжение, которое можно переносить лишь лежа. Едва началось шипение ракет, как спортсмен судорожно схватился за ремень. Я хотел его предостеречь — но мой оклик опоздал: усиленная тяжесть вызвала приток крови к нижней части его тела, лицо с каждой секундой становилось все бледнее, он выпустил ремень, как стрела налетел на соседнюю стенку и остался там неподвижен.

Тормозные ракеты прекратили свою работу, наш аппарат снижался, уменьшая остаток скорости действием особых рулей. Свет, проникающий сквозь окна, снова стал меркнуть и мутнеть, и после короткого планирования мы плавно спустились на Землю. Было $7\frac{1}{2}$ часов утра по американскому времени.

В номере гостиницы я быстро набросал отчет и — новая сенсация! — донесения наши будут в 12 часов дня перекинуты в Германию на Оберт-Годдардовской почтовой ракете; они прибудут в $6\frac{1}{2}$ часов по среднеевропейскому времени».

9. В РАКЕТЕ НА ЛУНУ.

Рассказ проф. Г. Оберта.

Ниже приводится из юнги Г. Оберта «Путь к звездоплаванию» отрывок, представляющий собой научно-фантастический рассказ о перелете на Луну. Он дает наглядную кар-

тину' того, как, по мнению корифея звездоплавания, будет протекать межпланетное путешествие.

... Ракетой должен был управлять инженер Мюллер, мне же поручено было производство астрономических наблюдений.

В феврале 19 ** года ракета была готова и названа «Луной». Чтобы испытать ее органы управления и регистрирующие аппараты, она былапущена без пассажиров на высоту 4200 км. Все ракеты этого типа устроены так, что могут подниматься и без пилота. Произошло это вот почему. Первоначально сооружались только маленькие аппараты, могущие поднимать полезного груза $\frac{1}{2}$ —1 кг. Так как их приходилось, конечно, пускать без пилота, то понадобилось изобрести приспособления, обеспечивающие сохранение ракетой надлежащего курса, — например волчок, контролирующий положение руля, и т. п. Приспособления эти удержались впоследствии и на крупных ракетах, так как оказалось целесообразным снять с пилота заботы о многом таком, что он мог бы выполнить и сам; полезно освободить руки для астрономических наблюдений; к тому же машина работает хладнокровнее и точнее, нежели человек.

Первый непассажирский подъем прошел удовлетворительно, и в начале марта Мюллер поднялся в ракете на 5000 км, чтобы проверить ее способность управляться пилотом... Он разыскал меня и сообщил, что предполагает в середине июня совершить облет вокруг Луны.

Начались приготовления к путешествию. Чтобы приучить пассажиров к усиленному давлению, их помещали в кабину, которая помощью металлического рычага 200—400 м длины приводилась в круговое движение.

К середине июня я был уже подготовлен настолько, что мог совершить подъем на «Луну». В мае я отправился в Индию, так как мы должны были взлететь с Индийского залива. В начале июня мне пришлось впервые увидеть нашу «Луну». Это было стройное сооружение 35 м в длину и 10 м в поперечнике. Оно состояло из одной спиртовой и двух водородных ракет, рассчитанных так, что в итоге достигалась

скорость 15 км в сек. Разумеется, достаточна была начальная скорость всего в 11 км. Но, во-первых, максимальная скорость приобретается ракетой не сразу, а спустя лишь пять минут, причем сопротивление воздуха и земная тяжесть подхващают 1 км скорости.

Во-вторых, полезно иметь в запасе некоторое количество горючего, чтобы влиять на полет ракеты, если она отклонится от пути.

12 июня прибыл «Тагор» с грузом горючего для нашего путешествия. Мы сели на пароход, взяли «Луну» на буксир и отплыли.

14-го утром «Тагор» остановился, и мы приступили к наполнению ракеты. Сначала через резервуары ракеты пропускался свеже-испаренный водород, чтобы охладить их стенки. Если бы индийский водород был сразу налит в резервуары, металлические стенки их вероятно лопнули бы, как трескается горячий стакан, в который наливают холодную воду. К половине одиннадцатого наша ракета была покрыта толстым слоем льда и достаточно охлаждена, чтобы можно было ее наполнить. Толстые шланги протянулись от парохода к ракете, — сначала к спиртовой, затем к водородным. «Луна», до сих пор мелко плававшая на воде, стала задним концом погружаться в воду, выступая передним.

В 11 ч. 5 м. наполнение было закончено. Мюллер и я забрались в каюту ракеты, закрыв за собой герметически дверь. Внутри было не совсем темно: через перископы проникало немного света. Я глянул в один из них и увидел наш «Тагор», удаляющийся на всех парах. Он спешил уйти из зоны сильного волнения и смерчей, порождаемых вытекающими газами ракеты.

Мюллер стал возиться у стены. Раздалось слабое металлическое гудение, и зажглась маленькая электрическая лампочка.

— Пускаю в ход нашу динамомашину, работающую, конечно, на водородном моторе, — сказал Мюллер. — Так. А теперь пустим в ход рулевые гироскопы. Когда мы отправляемся? — спросил он меня.

— В 11 ч. 30 мин. 46 сек. ракета должна на высоте 1230 км иметь секундную скорость 10 700 м. Возможно это?

Мюллер взглянул на указатель ускорения.

— Конечно, — отвечал он. — Помогите мне немногого при аппаратах. Мы должны сняться с места в 11 ч. 25 мин. 30 сек.

Через 5 мин. мы подготовили аппараты и пустили в ход большие насосы спиртовой ракеты. Оставалось только зажечь газ в камере сгорания. Мы извлекли койки, подвесили их в середине каюты и улеглись в них.

Металлические стенки резервуаров при температуре жидкого водорода сделались тверды, как стекло. Едва закипели

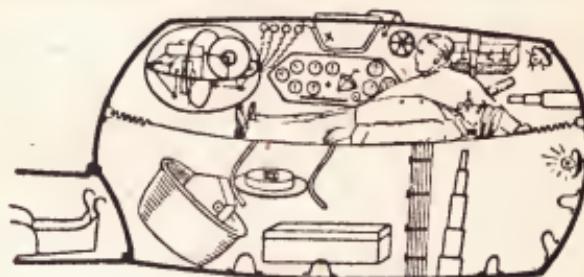


Рис. 58. В. каюте ракетного корабля при отлете.

сжиженные газы, раздался звон словно сотни колоколов. Волнение моря укачивало нас. В 11 ч. 25 мин. газы под нами закипели сильнее; ракета дрожала. Еще через 24 сек. последовал толчок. Электрический зажигатель был включен, и ракета поднялась из воды.

Спустя несколько секунд кругом захрустело, словно река освобождалась от ледяных оков. Это растрескалась; благодаря особому механизму, ледяная корка, облекавшая ракету, и упала в море. И точно в 11 ч. 25 мин. 30 сек., секунда в секунду, наша ракета начала свой полет.

Усилием тяжестью меня притиснуло к висячей койке. Невозможно было бы в этот момент стоять на ногах. В перископ заметил я кратероподобное углубление в воде моря, окружение венцом белой пены: это было место, куда ударял

поток газов, вытекавших из нашей ракеты. Спустя 25 сек. мы проносились уже через облачную пелену «барашков», а еще через минуту я увидел на горизонте вершины Гималаев, хотя мы находились от них в тысяче километров. Прошла минута — и заряд спиртовой ракеты был исчерпан; эта часть нашей «Луны» была отброшена, а с нею и первая оболочка, облекавшая ракету.

Теперь вступила в работу нижняя водородная ракета. Она вздрагивала, и нам казалось, что мы находимся на спине исполненного животного, силившегося от нас освободиться. Напоминало вздохи чудовища также пыхтение насосов, нагнетавших горючее в распылитель. Однажды дюзы испустили даже глухое, хриплое рычание, от которого все в каюте затряслось и зазвенело. Но Мюллер сумел все снова привести в порядок.

Через две минуты иссякли запасы горючего и в этой ракете; начала работать верхняя водородная ракета, от которой в большей степени зависел успех предприятия, чем от первых двух. Ненадежность первых ракет обусловила бы то, что корабль не полетел бы на Луну и упал бы обратно в море; ненадежность же третьей ракеты ставила на карту нашу жизнь. Недаром лучшие инженеры и механики Германии работали над нею почти целый год. Это было своего рода чудо техники. Ракета работала превосходно. У меня уже не было ощущения, что я нахожусь на ускоренно-движущемся теле. Я чувствовал себя только отяжелевшим и словно уплотненным.

Спустя две минуты были израсходованы запасы и этой ракеты, а еще через две секунды всякое ощущение весомости исчезло. Я парил свободно в середине каюты.

— Итак, уберем койки и устроимся поудобнее, — сказал Мюллер.

Мы свернули койки, и Мюллер привел в действие приспособление, которое откинуло верхнюю оболочку ракеты. Каюта осветилась множеством окон.

Я был ошеломлен видом, открывшимся передо мной. Я парил в середине ракеты, и малейшего плавательного дви-

жения было достаточно, чтобы привести меня в желаемое место. Только теперь заметил я ряд ременных поручней, свисавших со стен. Не держась за них, невозможно было бы оставаться неподвижным.

Солнечный свет обильно лился через окна. Но они казались не светлыми, а черными, и словно излучали холод, между тем как там, куда прямо падали лучи Солнца, скоро становилось почти горячо. Это оттого, что Солнце не освещает пустоты мирового пространства.

Блестящим диском висит оно на совершенно черном небе. Заслонив рукою глаза от Солнца, я стал постепенно различать на небе отдельные звезды. Небо было не темносиним, как в наши темные ночи (на юге), а коричневатым, как закопченный фарфор. Казалось, мы витаем в центре необъятной сферы, на одной стороне которой круглилась Земля занимавшая около третьей части неба. В другой стороне блестало Солнце, окруженное своеобразным сиянием в форме неправильного четырехугольника. Это так называемый «зодиакальный свет», — явление, которое обусловлено, повидимому, мельчайшими пылинками, летающими около Солнца. Заслоняя рукой Солнце, я мог различать и лучи солнечной короны, видимой на Земле лишь в моменты полного солнечного затмения.

Недалеко от Солнца виднелся, словно из матового стекла, диск Луны. Она была обращена к нам своейочной стороной и освещалась Землей. Это был первый случай, когда я видел месяц в фазе новолуния.

Однако мы не оставались без дела. Над каютой, под сложенным парашютом у нас запасено было большое вогнутое зеркало, которое мы и приспособили в качестве объектива телескопа. Маленькая зрительная труба в каюте служила окуляром. Мы обошлись в этом случае без большой трубы и тяжеловесной установки, так как невесомые части нашего телескопа сохраняли надлежащее взаимное положение без особых приспособлений.

Мы достигли увеличения в 100 000 раз при полном отсутствии воздуха, искажающего изображение.

— Недурно было бы вам облачиться в водолазный костюм и совершить со мной прогулку вне ракеты, — сказал Мюллер.

Мы надели наши «водолазные» костюмы, изготовленные из резины и обтянутые металлическими обручами для защиты от разрыва внутренним давлением. Шлем был сделан наполовину из прозрачной массы, позволяющей глядеть во все стороны. На спине у нас имелся резервуар с сжатым воздухом, рассчитанный на 1—1½ часа дыхания. Выдыхаемый воздух поступал в трубку с едким калием, поглощавшим углекислый газ (и делавшим его вновь годным для дыхания). Но мы

могли также выпускать его через особый клапан наружу, получая при этом обратный толчок; благодаря этому мы имели возможность передвигаться в пустоте. Чтобы обеспечить себе возвращение в каюту, мы привязались к ней шнурами. В шнуре были вплетены телефонные провода; благодаря этому, мы могли переговариваться, несмотря на то, что в пустом пространстве звук не распространяется.

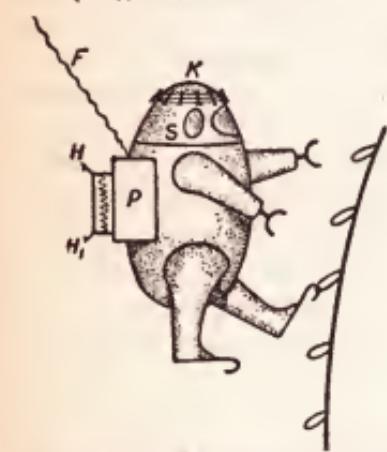


Рис. 59. Костюм для экскурсий в безвоздушное пространство.

Мюллер стал объяснять мне наружное устройство нашей кабины.

— Кабина, как видите, с одной стороны покрыта черной бумагой. Вам известно, что Солнце не согревает пустого пространства; зато нагреваются все тела, озаряемые солнечными лучами, причем поверхности черные нагреваются сильнее, чем светлые. Однако черные поверхности и больше излучают тепла. Так как нам здесь не достаточно тепло, то мы поворачиваем кабину черной стороной к Солнцу, а светлой к теням. Если нам придется со временем предпринять путешествие в области, более близкие к Солнцу, мы поступим наоборот.

Таким манером мы можем иметь в кабине всегда ту температуру, какую пожелаем. Окна нашей каюты закрываются зеркальными ставнями, чтобы оградить нас от воспаления глаз, неизбежного, когда подвергаешься непрерывному действию солнечных лучей. Кроме того это сослужит нам хорошую службу, если мы очутимся в тени крупного небесного тела: мы скинем тогда черную бумагу и заслоним окна блестящими ставнями. Знаком вам принцип термоса?

— Конечно: сосуд с блестящими стенками окружен пустым пространством; через теплопроводность он не может терять теплоты, так как в пустоте нет материи, способной ее проводить. Путем излучения теплота также не может теряться в заметном количестве, так как зеркальная поверхность плохо излучает энергию. В итоге содержимое остается горячим.

— Прекрасно; то же самое происходит и здесь: кабина с блестящими стенками окружена пустым мировым пространством... Взгляните-ка, однако, на часы, мне они отсюда не видны. Который час?

— Половина первого. Пора определить наше местоположение.

— Очень хорошо, а я займусь обедом. Итак, забираемся обратно в каюту!

Земля быстро уменьшалась. Теперь она казалась диском с красными краями, окаймленным голубой полоской. Над полосами витали короной полярные сияния. На густо-черном, усеянном звездами фоне неба резко выделялись синие моря, темнозеленые тропические страны, желтые пустыни, черные тундры, светлозеленые степи, белые полярные области. А над ними парили снежно-белые облака.

Но я не мог долго любоваться всем этим. Надо определить наше местоположение, так как теперь самое удобное время исправить путь ракеты. Я взял в руки таблицы, где предвычислено было положение и видимые размеры Земли для каждого момента путешествия, и установил, что наша планета занимает как раз то положение и имеет ту угловую величину, которые были наперед вычислены. Значит, мы ле-

тели правильно. Затем я проверил исправность наших регистрирующих аппаратов.

Приступили к обеду. Суп пришлось не поглощать ложками из тарелок, а высасывать через алюминиевую трубку из шарообразных сосудов...

После обеда Мюллер извлек из ящика бутылку и приставил ее горлышком к моим тубам.

— Так пить неудобно, Мюллер. Разве вы не захватили рюмок?

— Рюмки-то есть, но как вы их наполните?

— Как-нибудь да налью.

— Испытайте ваш способ на бутылке с водой.

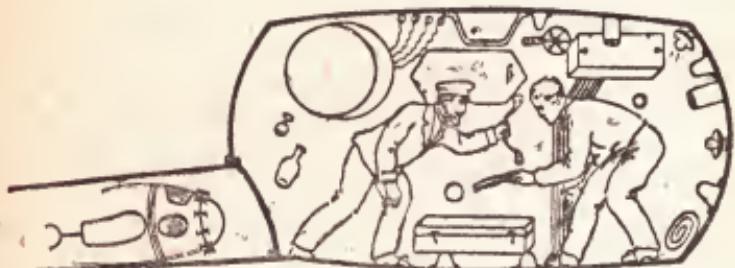


Рис. 60. Опыт с водой в условиях невесомости.

Я наклонил бутылку. Вода не текла. В досаде я тряхнул бутылку — выскочила вода, ударила в рюмку, вновь отскочила и разбила на мелкие шарики, которые носились по каюте, натыкаясь на стены, отпрыгивали назад, рассыпаясь на более мелкие капли. Вся каюта, словно роем комаров, наполнилась летающими каплями.

— Вы слишком погорячились. Вот как я устраиваюсь, — сказал Мюллер.

Он смочил кисть левой руки несколькими каплями и, держа мокрые пальцы у горлышка бутылки, потряхивал ею помощью правой руки, отводя ее в то же время медленно назад. Мне казалось, что он извлекает из бутылки водяной шар. Когда он убрал руки, перед ним в самом деле витал шар воды.

— Подобие небесного тела, — объявил Мюллер и приблизил к шару эбоитовый гребень, предварительно наэлектризованный о сухие волосы: шар вытянулся в форме эллипсоида и поплыл к гребню.

... Я «лег спать». Это надо понимать так, что я повис на двух поручиях, засунув в них руку и ногу. Ремни, конечно, не врезались в мое тело: ведь я был невесом.

Когда я проснулся в четыре часа, Мюллер уже был снаружи в своем водолазном снаряжении и делал опыты с электрическими лучами. Я забыл упомянуть, что одновременно с нашей ракетой в мировом пространстве летела еще и другая, которая и связалась с нами сигнализацией.

Я приступил к своей работе. Луну рано было еще наблюдать, но я мог хорошо видеть в этот день Марс и Юпитер.

В 9 часов вечера я закрыл ставни и устроился на покой. Слово «вечер» надо понимать условно, так как наше положение относительно Солнца нисколько не изменилось. Мы не составляли теперь части Земли, мы были самостоятельным небесным телом. Вечер наступал не у нас, а в той точке Земли, откуда мы полетели.

К вечеру третьего дня (т. е. вечер был тогда в Индии) ракета приблизилась к Луне до расстояния 50 000 км. Мы различали узкий, озаренный Солнцем серп, который рос и ширился на наших глазах. Я мог установить, наконец, что мы находились на 500 км ближе к Луне чем следовало. Ошибку нетрудно было исправить, сообщив ракете ускорение (по направлению к Земле) в 1,35 м в сек. Маневр этот отнял всего одну минуту, но оставил во мне впечатление, от которого я не мог освободиться до самого конца путешествия. До сих пор Земля была внизу, а Луна вверху сбоку. И вдруг — Земля оказалась вверху, а Луна внизу сбоку, ракета же при этом ничуть не повернулась, да и я не повернулся: все оставалось как было до сих пор. Почему же у меня возникло такое ощущение? Это было словно сновидение. Ты не поворачиваешься, мир тоже не поворачивается — и все же ты чувствуешь, что находишься вовсе не в том положении, в каком был до сих пор! (Причина иллюзии — искусственная

тяжесть, обусловленная ускорением). Земля оказалась для меня снова «внизу» лишь тогда, когда наша ракета, возвратившись на Землю, закачалась в водах океана»

10. СТРАТОСФЕРА.

«Стратосферой» называется слой земной атмосферы, простирающийся в средних широтах выше 10—12 км, т. е. выше того нижнего, сравнительно плотного слоя воздуха («тропосферы»), в котором мы непосредственно находимся и в котором совершаются главные явления погоды. Наши знания о физических условиях, господствующих в высоких областях атмосферы, крайне скучны и во многом гадательны. Аэро-планы поднимались в отдельных случаях только до нижних ее слоев; аэростаты лишь в пяти случаях достигали выше 16 км (два подъема Пикара в 1931—32 гг., подъем американского стратостата «Столетие прогресса» в 1933 г. и подъемы советских стратостатов в 1933 г. на 19 и 22 км); шары-зонды — небольшие аэростаты без пилота, но с самопишущими метеорологическими приборами — удавалось пускать до высоты 34 км. Верхняя граница атмосферы лежит гораздо выше. Знаменитый Туигусский метеорит (1908 г.) при падении начал светиться на высоте 300 км, доказывая этим присутствие на подобных высотах воздуха ощущительной плотности. Полярные сияния, разыгрывающиеся на высоте 500 км, говорят о существовании следов воздуха еще выше. О физических условиях на подобных высотах приходится заключать частью по теоретическим соображениям, частью по косвенным указаниям, почерпнутым из наблюдений над ходом сумерек, над загоранием метеоров, над распространением звуковых волн, радиоволн и т. п.

В настоящее время не придерживаются более общепринятой схемы Вегенера относительно состава высших слоев атмосферы. Покинуто также возврение, будто температура воздуха с поднятием вверх постепенно и непрерывно падает. Наблюдения самых последних лет заставляют отвергнуть такое упрощенное представление. На высоте 19 км команда «СССР» установила температуру в минус 67°Ц . Между тем,

на 80—100 км приходится допускать температуру не только более высокую, но даже выше 0° Ц на несколько десятков градусов. Некоторые исследователи допускают там температуру в 500° и выше! Это показывает, какого рода неожиданности скрывают в себе высокие слои стратосферы.

Большое практическое значение имеют две следующие особенности стратосферы:

1. Слой Хивизайда. 2. Слой озона.

Слоем Хивизайда называют одни или несколько слоев стратосферы, богатых ионизованным (т. е. лишенными внешнего электриона) атомами и свободными электронами. Этот слой, подобно металлам, непроницаем для радиоволн и отражает их обратно, — обстоятельство, играющее первостепенную роль в радиопередаче на большие расстояния. Волны разной длины отражаются на разных высотах: длинные на высоте 50 км, короткие — на гораздо большей (200 км и выше).

Другой слой стратосферы, представляющий особый интерес, — слой озона. Озон есть видоизменение кислорода: молекула кислорода состоит из двух атомов, озона — из трех. В тропосфере имеются лишь следы озона; распространенное мнение, будто им богат воздух лесов, основано на недоразумении. В ощущительных количествах он скапливается лишь на высоте 45—50 км. Озон возникает из кислорода под действием ультрафиолетовых лучей высокой частоты и вновь распадается под влиянием лучей видимого света. Слой, где количество образующегося озона равно количеству распадающегося, и есть упомянутый тонкий озоновый слой на высоте 45—50 км. Он имеет важное биологическое значение, так как поглощает вредные для живых существ ультрафиолетовые лучи высокой частоты и, следовательно, обусловливает возможность развития органического мира на земной поверхности. Повышение температуры в высоких областях стратосферы также тесно связано с поглощением озонным слоем коротковолнового солнечного излучения.

Огромный интерес представляет стратосфера для развития высотной авиации, так как самолеты особой конструкции (стратопланы) могут в нижних ее слоях развивать скорость

в 1000 и более километров в час. Кроме того, всегда ясное небо на этих высотах, отсутствие переменных ветров, бурь и осадков также делают стратосферу благоприятной средой для перелетов.

До сих пор исследование стратосферы велось помощью аэростатов. С развитием ракетной техники явится возможность применять с этой целью реактивные аппараты («регистрирующие» ракеты), могущие зондировать стратосферу гораздо глубже.

Весной 1934 г. наша Академия наук созывает первую всесоюзную конференцию для подведения итогов всестороннего изучения стратосферы и планирования дальнейших исследований.

11. МЕЖПЛАНЕТНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ.

В связи с вопросом о возможности межпланетных сообщений интересно коснуться и другой естественно связанный с ним темы — межпланетных сношений помощью оптических или иных сигналов. Ограничимся здесь беглой справкой.

Впервые в серьезной форме вопрос этот был поставлен в двадцатых годах XIX века знаменитым германским математиком Гауссом. Немецкий астроном Груйтуйзен, горячий сторонник обитаемости Луны разумными существами, излагал проект Гаусса так:

«Вот основная идея Гаусса: нужно показать жителям Луны то геометрическое построение, с помощью которого обыкновенно доказывается Пифагорова теорема. Средство — культура земной поверхности где-нибудь на громадной равнине. Чтобы изобразить геометрические фигуры, нужно пользоваться контрастом между темными полосами лесов и золотисто-желтыми площадями хлебных полей. Это удобнее сделать в стране, где жители только временно пользуются обрабатываемой землей и следовательно легко подчиняются указаниям. Таким образом выполнение данной мысли не потребовало бы чрезмерных затрат. Гаусс говорил об этом с глубокой серьезностью. Он придумал еще один способ завязать сношения с обитателями Луны. Способ состоит в при-

менении гелиотропа, — прибора, изобретенного Гауссом и могущего служить не только для измерения углов с весьма длинными сторонами, но и для передачи сигналов. По мысли Гаусса, нет даже необходимости составлять из зеркал громадную отражающую поверхность; достаточно известного числа хорошо обученных людей, с самыми обыкновенными зеркалами. Следует выбрать время, когда обитатели Луны наверное смотрят на Землю, — например, когда наша планета покрывает Венеру. Зеркала отбрасывают свет по направлению к Луне. Чтобы жители Луны узнали о нашем существовании, нужно прерывать этот свет через равные промежутки времени; так можно сообщить им числа, которые имеют большое значение в математике. Конечно, чтобы эти знаки привлекли внимание, нужно выбрать подходящий день, когда яркость света, отраженного гелиотропом, будет особенно велика. Гаусс предпочитал математические знаки, потому что у нас и обитателей далеких миров могут оказаться общими только основные математические понятия».

Попытка осуществить этот проект не делалась.

В 1890 году много и оживленно обсуждался вопрос о сношении, помошью оптических сигналов, с предполагаемыми обитателями Марса. При таком настроении умов некоторые замеченные на Марсе явления были приняты за световые сигналы. «Как раз в то время, когда пылкие умы старались измыслить средства, чтобы установить сношения между планетами, некоторые наблюдатели, вооруженные весьма сильными телескопами, заметили своеобразные световые выступы на границе освещенной и ночной половине Марса. Выступы эти держались слишком долго, чтобы их можно было принять за цепь облаков; казалось, обширные области планеты начинали светиться, едва над нами опускалась ночь... Для многих не оставалось сомнения, что здесь мы устраиваем огненные знаки с этого далекого мира. К сожалению это не подтвердилось: Кемпбелл вполне понятным образом объяснил появление этих световых выступов как обширные горные области (залитые солнечным светом)... В 1892 г. и 1894 г. светлые места наблюдались опять. Они появлялись

всегда в определенных местах, именно лишь в тех желтых областях, которые астрономы считают материками. Кемпбелл дает следующее объяснение этому явлению: «Марс находится от нас на расстоянии 63 миллионов километров. Мы могли брать увеличения в 350—520, и планета приближалась к нам на расстояние в 180 000 км и 120 000 км. Расстояние Луны от нас вдвое — втрое больше. Однако мы можем просто глазом видеть на границе дневной и ночной половины светлые выступы, образуемые горными цепями и большими кратерами» (В. Мейер. «Мироздание»). Сходное наблюдение и толки повторялись и в декабре 1900 г., когда американский астроном Дуглас заметил на Марсе яркое пятно, державшееся в течение часа.

В нынешнее время снова заговорили о проектах оптической сигнализации на Марс, опираясь на современные прожекторы, сосредоточивающие огромные количества света.

Мощные прожекторы наших авиационных маяков действительно превосходят то, о чем можно было только мечтать полтора десятка лет тому назад. Отбрасываемый ими свет, яркостью в миллиард свечей, виден невооруженным глазом с расстояния 300—400 км. Будь такой маяк на Луне, мы могли бы увидеть его свет в наши телескопы. Естественна мысль воспользоваться подобными орудиями современной осветительной техники, чтобы послать весть о себе на Марс. Как сделать, чтобы марсиане пояли этот сигнал и приписали ему то значение, которое мы хотим вложить — именно демонстрации разумности земных обитателей? Можно, следуя проекту Гаусса, расположить яркие источники света так, чтобы они образовали определенную геометрическую фигуру, например чертеж Пифагоровой теоремы. Если марсиане действительно настолько разумны, как мы полагаем (иначе не стоит, пожалуй, с ними и заводить сношений), они догадаются ответить нам чертежом другой теоремы, — например Гипократовых луночек.

Трезвый расчет не оставляет, однако, никакой надежды на осуществление этих заманчивых возможностей. Чтобы земной чертеж можно было усмотреть на Марсе в телескопы

нашней, примерно, силы, надо придать его линиям толщину километров в 20, а самый чертеж раскинуть на пространстве целого государства. И, — что всего хуже, — яркость источников должна исчисляться не миллиардами свечей, а десятками триллионов...

Если так, то нельзя ли воспользоваться в качестве источника света самим Солнцем, отражая его лучи огромными зеркалами, сооруженными где-нибудь в Сахаре или в Бразилии? Однако пришлось бы придать этому зеркалу невероятные размеры: оно должно быть в десятки километров по перечнику. Это во-первых. Второе возражение серьезнее. Сторонники этого проекта забывают о том, как расположены по отношению друг к другу обе планеты в период наибольшего сближения. Ведь тогда Земля и Марс находятся по одну сторону от Солнца, на одной прямой линии с ним. В эти моменты Земля как раз обращена к Марсу своей ночной половиной, и мы можем отбросить солнечные лучи куда угодно, только не на Марс...

Изобретение беспроводного телеграфа направило мысль о межпланетных сообщениях на новый путь. Особенно много говорилось об этом в конце 1900 года, когда знаменитый американский электротехник Тесла сообщил, что ему удалось заметить загадочные электрические сигналы при производстве опытов на большой высоте. «Тесла наблюдал — читаем мы в английском научном журнале 1901 г. — на специальном приборе повторные электрические колебания, причина которых заставляла его теряться в догадках. Он пришел к мысли, что они обязаны своим происхождением токам, идущим от планет, и теперь полагает, что было бы вполне возможно посредством усовершенствованного аппарата сноситься с их обитателями». Далее, со слов Тесла, сообщалось, что он приступает к постройке аппарата, который даст возможность послать на Марс количество энергии, достаточное для воздействия и на электрические приемники, вроде телеграфов и телефонов. «Я не сомневаюсь, — писал Тесла, — что с помощью надлежащим образом построенного аппарата возможно переслать энергию на другие планеты, например на

Марс и Венеру, даже при наибольшем их удалении от Земли. Мой метод даст практическое разрешение вопроса передачи и получения сообщений с планет». Однако это предположение ни к чему не привело, и вызванная заявлением Тесла оживленная полемика в печати вскоре прекратилась.*

Оживление интереса к этой проблеме наступило вновь лишь в самое последнее время. В 1920 и 1922 г. неоднократно отмечались случаи приема радиостанциями таких сигналов, для которых, по некоторым соображениям, затруднительно допустить земное происхождение; это обстоятельство,— в связи с тем, что сигналы наблюдались как раз в эпохе наибольшей близости Марса к Земле — побудило искать станцию отправления загадочных сигналов именно на этой планете.

В 1920 г. в Айда (Южн. Америка) были направлены лучшие радиотехники Маркониевой компании с особо чувствительными приемниками, настроеными на длину волн 300 км (почему-то предполагалось, что марсиане работают именно на этой волне). Но никаких сигналов принято не было. «Все приборы, — гласило официальное сообщение, — настроенные на длину волны в 300 000 м, — не обнаружили никаких признаков радиоволн в момент нахождения Марса на ближайшем расстоянии от Земли». Столь же безрезультатна была экспедиция самого Маркони в Средиземное море для уловления предполагаемых сигналов (также в 1920 г.), и попытки принять сигналы Марса на 24-ламповый приемник во время «великого противостояния» 1924 г.

Не было недостатка и в проектах обратного сигнализирования по радио — с Земли на Марс. В том, что марсиане располагают радиоприемником, у авторов проектов не возникало сомнения. Затруднение было лишь в том, чтобы достичь взаимного понимания человечества обеих планет. Небезызвестный немецкий физик-популяризатор Ганс Доминик в своей книге «В волшебном мире техники» ** предлагает осуществить взаимное понимание следующим образом:

* Эти толки о сигналах с планет нашли себе, между прочим, отклик в романе Уэллса «Первые люди на Луне».

** Русский перевод в издании ГИЗ, 1925 г., последняя глава книги.

«Мы могли бы, например, — пишет Г. Домник, — протелеграфировать в пространство величины сторон первых Пифагоровых треугольников, — скажем числа 3, 4 и 5, потому что $3^2 + 4^2 = 5^2$. Со стороны мыслящих, математически образованных существ можно было бы ждать только одного ответа на такую телеграмму, а именно чисел 5, 12 и 13, потому что $5^2 + 12^2 = 13^2$. Такой ответ сразу установил бы между обеими планетами контакт. Простые Пифагоровы числа могли бы уже послужить поводом договориться насчет особых знаков для понятий плюс, минус, равенство. Следующим шагом было бы установление какой-нибудь общей системы координат. Обладая ею, можно было бы при помощи простых числовых телеграмм обмениваться всевозможными изображениями. Уже спустя несколько недель по установленной такой связи мы могли бы здесь располагать портретами жителей Марса».

Оставляя в стороне фантастические возможности, рассмотрим, какие физические и технические трудности стоят на пути к осуществлению радиосвязи с планетами на практике.

Прежде всего надо указать, что хотя на земной поверхности для современного радиотелеграфа более не существует уже непреодолимых расстояний, передаваться вверх электрические волны могут беспрепятственно всего лишь на сотню или на две километров. Дело в том, что на высоте 50—200 км простирается слой разреженной атмосферы, отличающейся от нижележащих слоев значительной электропровод-

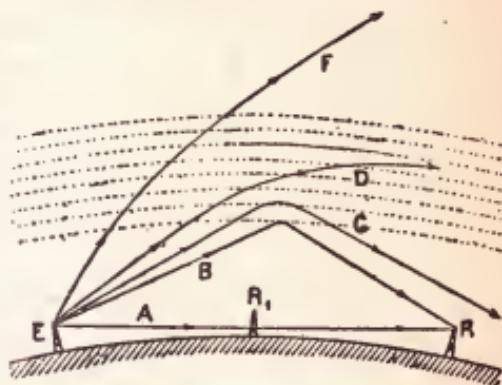


Рис. 61. Действие слоя Хивизайда на радиоволны.

Посланные со станции E длинные волны отклоняются в Землю (ED, EC, EB). Короткие волны (путь EF) проникают через слой Хивизайда и мировое пространство.

ностью. Такой слой — так наз. «слой Хивизайда» — непрозрачен для электрических волн большой и средней длины: он частью отражает падающие на него электрические лучи назад, частью поглощает их, не выпуская наружу. Этот экран, охватывающий непроницаемой оболочкой весь земной шар, прозрачен до некоторой степени лишь для электрических лучей, которые направлены к точке зенита, — но энергия ослабленных волн, проникающих через зенитное окошечко, черезсчур ничтожна, чтобы заставить работать аппараты отдаленных станций. Только волны короче 10 м могут проникать через слой Хивизайда и покидать нашу планету. Но здесь для передачи сигналов на Марс возникает новое препятствие. Допустим, — ради внесения определенности в задачу, — что чувствительность марсовых приемников одного порядка с чувствительностью самых совершенных земных аппаратов; тогда для успешной передачи сигнала на Марс потребовалась бы, согласно вычислениям специалистов, радиотелеграфная станция не менее чем в 20 000 000 kW... Вспомним, что сильнейшая радиостанция мира обладает мощностью в 100 kW.

Подобные затруднения вероятно возникли бы и для обитателей Марса, если бы они пожелали установить радиосвязь с нами — их электрические волны, уже проникшие через слой атмосферы Марса, должны были бы отразиться от непроницаемой для электрических лучей наружной оболочки нашей атмосферы. Недавно полученные (И. Е. Муромцевым, инженером электрической компании «Вестингхауз») ультракороткие радиоволны длиною 42 см вовсе не отражаются слоем Хивизайда. Они могут свободно покидать земной шар и глубоко проникать в мировое пространство. Так как они, к тому же, не расходятся во все стороны, а могут быть направлены узким пучком, то энергия их не ослабевает с расстоянием. Естественно поэтому, что многие смотрят на них как на удобное средство для установления радиотелеграфной связи с Марсом (хотя инженеры «Вестингхауза» не разделяют этих оптимистических надежд).

Надо заметить, что проблема межпланетной сигнализации

при ближайшем рассмотрении оказывается гораздо более трудно разрешимой, чем кажется с первого взгляда. И самое главное затруднение даже не в тех технических препятствиях, о которых здесь говорится. Важнейшее затруднение в том, что всякая сигнализация — будь то оптическая, электрическая или какая-либо иная — предполагает существование адресата, который мог бы принять и понять эту сигнализацию. Пока нет твердой уверенности в существовании такого адресата, сигнализация почти наверняка обречена на неуспех. И как ни странно это звучит — больше вероятия, что люди когда-нибудь сами прилетят на Марс, нежели что они получат от марсиан ответ на свою межпланетную телеграмму.

12. ЛЮДИ И КНИГИ.

Современные деятели ракетного летания и их труды.

Бирман, Гердт (Германия).

Biermann, Gerdt (Bremen).

Офицер «Северогерманского Ллойда», автор небольшой книжки «Плавание в мировом пространстве? Краткое рассмотрение проблемы» (Weltraumschiffahrt? Eine kurze Studie des Problems. Bremen 1931).

Валье, Макс (Германия).

Valier Max*.

Летчик и астроном, один из деятельнейших пропагандистов идеи звездоплавания, практически работавший в области реактивного движения. Погиб 17 мая 1930 г. при пуске изобретенной им ракеты с жидким зарядом, 34 лет от роду. Автор общепонятно написанной книги «Ракетная езда и летание» («Raketenfahrt», 5 Auflage, 1928). Краткое содержание: Трудности, которые предстоит преодолеть. Наши средства борьбы. От светящей ракеты до ракетного корабля. Техника ракеты. Ракетная езда и полет.

Винклер, Иоганн (Германия).

Winkler, Iohannes (Breslau).

* Немецкое произношение фамилии Valier — Валье, итальянское (Валье родился в Италии) — Валир.

Основатель, редактор и деятельный сотрудник журнала «Ракета» («Die Rakete»), где им написана значительная часть статей. Выполнил некоторые экспериментальные исследования над ракетами и над действием усиленной тяжести на организм человека. Конструктор жидкостной ракеты собственного изобретения.

Гайль, Отто (Германия).

Gail, Otto Willi (Tegernsee).

Инженер, журналист и романист, пропагандирующий идеи проф. Оберта (см. ниже). Из его звездоплавательных романов на русский язык (а также на 12 других иностранных языков) переведен «Hans Hardts Mondfahrt» («Лунный перелет», с предисловием и под редакцией Я. И. Перельмана, Ленинград 1930). Перу Гайля принадлежит и общепонятная книга «Силою ракеты во вселенную» (Mit Raketenkraft ins Weltenall, Stuttgart 1928).

Гефт, Франц (Австрия).

Von Hoefft, Franz (Wien).

Инженер и журналист, автор ряда проектов реактивных аппаратов различного назначения.

Проф. Годдард, Роберт (С. Ш. А.).

Goddard, Robert H. (Worcester).

Крупнейший работник звездоплавания на Западе. Выдающийся американский ученый, директор физических лабораторий Университета Кларка в Вустере. Еще в 1919 г. опубликовал в известиях Смитсонианского института замечательное исследование о ракетах под заглавием «Метод достижения крайних высот» (A Method of Reaching extreme Altitudes). Изобретатель первой жидкостной ракеты. (Извлечение из работ Годдарда помещено в книге проф. Н. А. Рынина «Теория космического полета»).

Гомани, Вальтер (Германия).

Dr-ing. Hohmann, Walter (Essen).

Автор работы «Досягаемость небесных тел. Исследование проблемы полетов в мировое пространство» («Die Erreichbarkeit der Himmelskörper»), вышедшей в Берлине в 1925 г. Это — самое обстоятельное исследование по астронавигации.

Содержание: Отлет с Земли. Возвращение на Землю. Свободный полет в мировое пространство. Облет небесных тел. Высадка на небесные тела.

Автор не касается вопросов конструкции космического корабля, а рассматривает лишь условия плавания в мировом пространстве, опираясь на законы движения небесных тел. Ему принадлежит математическая разработка способа спуска ракеты на поверхность планет, окруженных атмосферой, с использованием тормозящего действия воздуха, а также проекты небесных маршрутов для будущих космических кораблей (см. гл. XIV нашей книги). Сочинение Гоманна предполагает у читателя хорошую математическую подготовку. — Перевод работы Гоманна дан в книге проф. Н. А. Рынина «Теория космического полета».

Зандер, Ф. (Германия).

Sander, Fr. W. (Wesermünde).

Инженер, выдающийся авторитет в технике пороховых ракет, глава ракетной фирмы Cordes в Везермюнде; спасательные морские ракеты которой пользуются всемирной известностью. Опыты с ракетными автомобилями 1928 г. произошли при его ближайшем участии. В настоящее время занят сооружением ракет с жидким зарядом.

Лей, Вилли (Германия).

Ley, Willy (Berlin).

Научный журналист, деятельный и даровитый популяризатор звездоплавания, вице-председатель коллектива работников Берлинского ракетодрома. Автор общедоступной книги «Полет во вселенную» (Die Fahrt ins Weltall, 2 Auflage. Berlin 1929), с предисловием проф. Оберта. Вместе с Обертом, Гефтом, Гомманном, Зандером и др. участвовал в составлении общедоступного коллективного труда «Возможность полета в мировое пространство» (Die Möglichkeit der Weltraumfahrt, 1928).

В 1932 г. им выпущена «Краткая история (летопись) ракеты» (Grundriss einer Geschichte der Rakete, Leipzig 1932).

Линке, Феликс (Германия).

Linke, Felix (Berlin).

Астроном и популяризатор. Автор книжечки «Ракетный космический корабль» (Das Raketenweltraumschiff, Hamburg 1928).

Небель, Рудольф (Германия).

Nebel, Rudolf (Berlin).

Инженер, бывший технический руководитель экспериментальных работ Берлинского ракетодрома.

Ноордунг, Г.

Noordung, Hermann (псевдоним).

Военный инженер, автор содержательной популярной книги «Проблема путешествий в мировом пространстве» (Das Problem der Befahrung des Weltraums, Berlin 1929).

Оберт, Герман (Германия).

Prof. Oberth, Hermann.

Астроном и метеоролог, самый авторитетный работник звездоплавания в Зап. Европе. Автор обширного научного труда «Пути к звездоплаванию» (Weg zur Raumschiffahrt, 3 Auflage, Berlin 1929). Главные отделы книги: I. Предварительные сведения. II. Физико-технические вопросы. III. Конструктивные вопросы. IV. Возможные изменения.

Это капитальное сочинение, охватывающее все теоретические и практические вопросы звездоплавания, удостоено премии Французского астрономического общества. Подробное извлечение приведено в книге проф. Н. А. Рынина «Теория космического полета».

Опель, Фриц (Германия).

Opel, Fritz (Rüsselheim).

Глава автомобильной фирмы. В 1928 г. (вместе с М. Валье и Заидером) делал опыты с ракетными автомобилями.

Пельтри, Роберт (Франция).

Esnault-Pelterie, R. (Paris).

Известный деятель французской авиации (изобретатель аэроплана REP), автор труда «Исследование высших слоев атмосферы помощью ракеты и возможность межпланетных путешествий» («L'exploration par fusées de la très haute atmosphère»).

sphère et la possibilité des voyages interplanétaires»), выпущенного в Париже Французским астрономическим обществом в 1928 г. Содержание: Движение ракеты в пространстве и в воздухе. Использование ракет для исследования высших слоев атмосферы или для межпланетного путешествия. Необходимые условия для отправления живых существ. Научное значение посещения иных миров. — Предмет рассматривается с теоретической стороны; вопросов практических, конструктивных автор не затрагивает. (Извлечение — см. кн. проф. Н. А. Рынина «Теория космического полета»). Эйо-Пельтири принадлежит термин «звездоплавание» («астронавтика»), введенный — с одобрения К. Э. Циолковского — в русскую литературу Я. И. Перельманом.*

Пирке, Гвидо (Австрия).

Von Pirquet, Guido (Wien).

Инженер, теоретик звездоплавания, математически разработавший маршруты межпланетных перелетов. Исследования его печатались в 1928—29 г. в журнале «Die Rakete» под общим заглавием «Fahrtrouten».

В СССР

Ветчинкин, Владимир Петрович (Москва).

Профессор и инженер. Теоретик звездоплавания, выступавший с докладами по ракетному летанию в Москве и Ленинграде.

Гажала, Меркурий Васильевич (Ленинград).

Физик и инженер, консультант и руководитель семинария.

Граве, Сергей Людвигович.

Лектор рабочих аудиторий по вопросам звездоплавания. Автор повести для детей «Путешествие на Луну» (Ленинград 1926), популяризирующей идеи Циолковского.

Кондратюк, Юрий Васильевич (Новосибирск).

Автор весьма содержательного исследования: «Завоевание межпланетных пространств» (Новосибирск 1929).

* Сообщение немецких авторов о том, что Пельтири в 1912 г. делал в Петербурге доклад о звездоплавании — ошибочно.

Оглавление. Предисловие автора и В. П. Ветчинкина. Данные ракеты. Формула нагруженности. Скорость выделения. Химический материал. Процесс сгорания. Конструкция камеры сжигания и извергающей трубы. Типы траекторий и требуемые ракетные скорости. Максимум ускорения. Действие атмосферы на ракету при отправлении. Поглощение скорости возврата сопротивлением атмосферы. Межпланетная база. Управление ракетой. Общие перспективы. Эксперименты и исследования.

Королев, Сергей Павлович (Москва).

Инженер.

Мачинский, Матвей Владимирович. Профессор физики.

Перельман, Яков Исидорович (Ленинград).

Физик- популяризатор, один из старейших (с 1913 г.) пропагандистов и лекторов звездоплавания, автор ряда книг и множества статей в периодической печати, систематически осведомляющих широкие круги читателей об успехах ракетного летания.

Отдельно изданы книги и брошюры: «Межпланетные путешествия», 8 изд. 1915—1933. — «Полет на Луну». 1924. — «В мировые дали». 1930. — «Ракетой на Луну», 3 изд. 1930—1933. — «Циолковский, его жизнь, изобретения и научные труды». 1932 г. — «К звездам на ракете», 1933. — Общий тираж всех этих книг — свыше 250 000 экз.

Петропавловский, Борис Сергеевич (Ленинград). Инженер, лектор по вопросам реактивного движения. Скончался осенью 1933 г.

Прянишников, Василий Осипович (Ленинград).

Научный сотрудник Астрономической обсерватории Ленинградского университета, деятельный пропагандист звездоплавания, прочитавший с 1918 г. в разных пунктах СССР свыше 600 общедоступных лекций по ракетному летанию.

Разумов, Владимир Васильевич (Москва).

Корабельный инженер и специалист по дирижаблестроению.

Рынин, Николай Алексеевич (Ленинград).

Профессор и инженер. Автор обширной энциклопедии звездоплавания, выходящей под общим заглавием «Межпланетные сообщения» в 9 книгах. 1. Мечты, легенды и первые фантазии. 1928. — 2. Космические корабли в фантазиях романристов. 1928. — 3. Теория реактивного движения, 1929. — 4. Ракеты, 1929. — 5. Суперавиация и суперартиллерия. 1929. — 6. Лучистая энергия. 1931. — 7. К. Э. Циолковский. 1931. — 8. Теория космического полета. 1932. — 9. Астронавигация. 1932. — Вие серии: «Завоевание стратосферы» (1933) — популярная брошюра.

Родных, Александр Алексеевич (Ленинград).

Историк воздухоплавания и авиации, автор общедоступной книги «Ракеты и ракетные корабли» (Москва 1933).

Фортиков, Иван Петрович (Москва).

Литератор, пропагандист звездоплавания.

Цандер, Фридрих Артурович (Москва).

Скончавшийся в 1933 г. теоретик и практический работник ракетного летания, автор книги «Проблема полета при помощи реактивных аппаратов», Москва 1932.

Циолковский, Константин Эдуардович (Калуга).

Всемирно признанный крупнейший в СССР теоретик ракетного летания, задолго до Годдарда и Оберта математически разработавший механику реактивного движения и установивший основные теоретические предпосылки звездоплавания. Ему принадлежат следующие печатные работы по звездоплаванию (изданные им самим в Калуге): Ракета в космическое пространство, 1924 г. (перепечатка журнальной статьи 1903 г.). — Исследование мировых пространств реактивными приборами, 1914 г. — Вне земли, 1920 г. — Космическая ракета. Опытная подготовка, 1927 г. — Космические ракетные поезда, 1929 г. — Цели азездоплавания, 1929 г. — Новый аэроплан. За атмосферой Земли, 1929 г. — Звездоплавателям. 1930 г. — Реактивный аэроплан, 1930 г.

Собрание сочинений Циолковского готовится к изданию ОНТИ в Москве.

В 1932 г. советская общественность чествовала Циолков-

ского по поводу 75-летия его рождения и 40-летия научной деятельности. (Биографию см. в трудах проф. Н. А. Рынина и Я. И. Перельмана, а также детскую книжечку Н. Н. Боброва «Большая жизнь», Москва 1933).

Шершевский, Александр Борисович (Москва).

Штерн, Александр Николаевич, инженер.

Автор изданной в Германии книги «Ракета для езды и полета. Общепонятное введение в ракетную проблему» (Die Rakete für Fahrt und Flug. Berlin 1929).

Эйгенсон, Морис Семенович (Ленинград).

Астроном. Лектор и популяризатор звездоплавания.

Кроме перечисленных лиц, в СССР печатали статьи по вопросам звездоплавания следующие авторы.*

Академик А. Н. Крылов («Архив истории науки и техники», т. II, 1934).

Проф. К. Л. Баев («Молодая Гвардия», Москва).

Проф. И. Барабашев («Знание», Харьков).

Н. Н. Бобров (автор брошюры «Большая жизнь» — Циолковский).

Ю. Гекко («Красная Газета», Ленинград).

Проф. В. А. Костицын («Успехи современной науки», Москва).

Проф. В. А. Лапиров-Скобло («Правда», Москва).

К. С. Микони. (Сверхвысотные полеты. 1933).

Проф. С. В. Орлов («Жизнь и техника будущего», Москва).

А. Якобсон («Народный Учитель», Москва).

Автобиографии и портреты ряда деятелей звездоплавания собраны в книге:

W. Brüger. «Männer der Rakete». (Leipzig 1933).

* Пользуюсь случаем рассеять недоразумение, порожденное недостаточной осведомленностью заграничных авторов. В немецкой звездоплавательной литературе (в журнале «Die Rakete», в книгах Шершевского, Валье и др.) делается ссылка на пулковского астронома Г. А. Тихова как на автора обширного доклада о проблеме звездоплавания, прочитанного им в Петербурге в 1916 г. Указание это ошибочно. Г. А. Тихов вопросами межпланетных путешествий не занимался. Повидимому, ему пригласили доклад, прочитанный мною (осенью 1913 г.) в многолюдном собрании, где пулковский астроном был в составе президиума.

В. Брюгель. «Люди ракеты» (Лейпциг).

Удачный опыт театральной постановки на тему о звездоплавании сделан Ленинградским театром марионеток (пьеса С. А. Дилина и М. Б. Шифмана: «Ракета ССИ»).

Общества звездоплавания.

- 1) В Германии — «Verein für Raumschiffahrt», существовавшее с 1927 г. В 1933 г. оно распалось, и члены его вошли в состав союза «Verein Fortschrittliche Verkehrstechnik», преследующего более широкие задачи.
- 2) В Америке — «American Interplanetary Society» в Нью-Йорке (Американское межпланетное общество).
- 4) В Англии «British Interplanetary Society».

13. СОБЫТИЯ И ГОДЫ.

Краткая летопись звездоплавания.

1881. Кибальчич составляет проект ракетной летательной машины.

1903. Циолковский публикует в «Научном обозрении» основы теории ракетного летания («Исследование мировых пространств»).

1911—12. В «Вестнике воздухоплавания» печатается вторая часть «Исследования» Циолковского.

1912. 15 сент. Эно-Пельтре читает во Французском астрономическом об-ве, в Париже, доклад о возможности межпланетных перелетов.

1914. Появляется дополнительная часть «Исследования» Циолковского.

1915. Выходит в свет первая общедоступная книга по звездоплаванию — «Межпланетные путешествия» Перельмана.

1919. В «Известиях Смитсонианского Института» в Вашингтоне печатается исследование Годдарда о ракетах («Способ достижения крайних высот»).

1920. Книга Циолковского «Вне Земли» (Калуга).

1923. Книга Оберта «Ракета в межпланетное пространство» (Мюнхен).

1924. Слух о готовящейся отправке Годдардом ракеты на Луну привлекает внимание широких масс к идеи звездоплавания.

1925. Книга Гоманна «Достижимость небесных тел» (Мюнхен).

1926. Циолковский выпускает дополненное издание своего «Исследования мировых пространств».

1927. В Бреславле начинает выходить журнал «Ракета». Учреждается в Германии «Союз звездоплавания».

1928. Книга Валье «Ракетное движение» (Мюнхен). Книга Шершевского «Ракета для езды и летания» (Берлин). Книга Эно-Пельтри «Возможность межпланетных путешествий» (Париж). Коллективный труд Оберта, Гоманна и др. «Возможность межпланетных перелетов» (Лейпциг). Первый выпуск энциклопедии звездоплавания Рынниа «Межпланетные сообщения» (Ленинград). При Франц. астр. об-ве учреждается премия за работы по звездоплаванию. Опыты с ракетными автомобилями в Германии. Подъем Штамера на ракетоплане (11 июля).

1929. Оберт строит ракету с жидким зарядом. Опыты Валье с ракетными санями. Опель совершает полет на безмоторном самолете с ракетой. Годдард в Америке первый в мире пускает ракету с жидким зарядом (18 июня). Книга Оберта «Пути к звездоплаванию». Книга Циолковского «Космические ракетные поезда». Книга Ноордунга «Проблема перелетов в мировом пространстве» (Берлин). Книга Юр. Кондратюка «Завоевание межпланетных пространств» (Новониколаевск).

1930. Первая жертва звездоплавания: гибель Валье при пуске ракеты с жидким зарядом (17 мая).

Устройство первого в мире ракетодрома — Берлинского (27 сентября).

1931. Винклер первый в Европе пускает жидкостную ракету (14 марта).

Первый старт жидкостной ракеты на берлинском ракетодроме (14 мая).

1932. Всесоюзное чествование Чиолковского по поводу 40-летия его деятельности.



СОДЕРЖАНИЕ.

Предисловие автора	3
Предисловие К. Э. Циолковского к 6-му изд.	5
I. Величайшая грэза человечества	7
II. Всемирное тяготение и земная тяжесть	8
III. Можно ли укрыться от силы тяжести?	15
IV. Можно ли ослабить земную тяжесть?	23
V. Вопреки тяжести — на волнах света	25
VI. Из пушки на Луну. Теория	30
VII. Из пушки на Луну. Практика	41
VIII. К звездам на ракете	47
IX. Устройство пороховой ракеты	56
X. История пороховой ракеты	60
XI. Летательная машина Кибальчича	67
XII. Источник энергии ракеты	74
XIII. Механика полета ракеты	79
XIV. Звездная навигация. Скорости, пути, сроки	88
XV. Проекты К. Э. Циолковского	99
XVI. Искусственная Луна. Внеземная станция	110
XVII. Опыты с новыми ракетами	114
XVIII. Два несбыточных проекта	130
XIX. Жизнь на корабле вселенной	134
XX. Опасности звездоплавания	142
XXI. Заключение	154
Приложения	155
1. Сила тяготения	—
2. Падение в мировом пространстве	156
3. Динамика ракеты	161
4. Начальная скорость и продолжительность перелетов	173
5. Внеземная станция	182
6. Давление внутри пушечного ядра	185
7. Невесомость свободно падающих тел	186
8. Через океан на ракете	189
9. В ракете на Луну	194
10. Стратосфера	204
11. Межпланетная сигнализация	206
12. Люди и книги	213
13. События и годы	221

